Die Struktur der Ostsee-Schiffahrt in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Holzfahrt.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der
Johann Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt a. M.

vorgelegt von
Diplom-Kaufmann
Hans Schranz
aus Papenburg.

Buch- und Kunstdruckerei Wilh. Postberg, Bottrop i. W.

1935

Referent: Professor Dr. J. Hellauer.

Korreferent: Professor Dr. F. Henzel.

Tag der mündlichen Prüfung:
1. August 1934.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung: 1

Hauptteil: Die Struktur der Ostseeschiffahrt in der Nachkriegszeit . .

A. Die Angebotsseite: Das Tonnageproblem in der Ostsee . . . 3

1. Die Tonnage der Ostsee-Randstaaten 3

a) Die Tonnage der einzelnen Staaten 3

b) Die Subventionspolitik der Ostsee-Randstaaten 7

aa) Die Bedeutung der Subventionen für die Schiffahrt im allgemeinen 8

bb) Die Subventionspolitik der Randstaaten 11

2. Der Tonnageüberfluß in der Weltschiffahrt und seine Auswirkung auf die Ostsee 14

3. Das Aufkommen der modernen Motorsegler in der Ostseefahrt und seine Bedeutung für die Tramp- und Linienfahrt 16

a) Die verschiedenen Typen der einzelnen Schiffe sowie ihre Seetüchtigkeit und Konkurrenzfähigkeit 17

b) Die Gründe für das Aufkommen der Motorsegler . . . 20

aa) Die Verkleinerung der Abladungen infolge der beschränkten Lagerhaltung der Importeure 20

bb) Die Möglichkeit, eine Anzahl von kleineren Häfen anzulaufen 21

cc) Die geringeren Betriebskosten der Motorsegler und ihre Folgen für die Gestaltung der Frachtrate . . . 23

4. Zusammenfassung 24

B. Die Nachfrageseite 26

I. Die Schrumpfung des Güterverkehrs 26

II. Die Stellung Rußlands im Holzmarkt und in der Seeschiffahrt in ihrer Auswirkung auf die Ostseeschiffahrt . . 28

1. Die russische Wirtschaftspolitik und ihre Auswirkung auf die Schiffahrt 29

2. Die Holzverschiffungen Rußlands und der nordischen Länder 30

3. Die Verschiffungsmethoden in der Holzfahrt 32

a) Die Verschiffungsmethoden in der Holzfahrt von Skandinavien 32

Seite

b) Die Verschiffungsmethoden Rußlands 34

aa) Die Organisation der russischen Befrachtungsbehörde 34

bb) Die verschiedenen Befrachtungsarten und ihre Anwendung bei der Holzfahrt 35

α) Die Zeitcharter 36

β) Der Generalvertrag 38

γ) Die Versendung auf Reisebasis 39

δ) F o. b. 41

4. Die Änderungen einzelner Charterbestimmungen durch die russische Befrachtungsbehörde und ihre Auswirkung auf die Ostseeschiffahrt 42

a) Die Bedeutung der Baltic and International Maritime Conference für die Ausarbeitung einheitlicher Charterverträge 42

b) Die Ursachen für die Bemühungen Rußlands um Abänderung der Charterbestimmungen 44

c) Die Zahlungsbedingungen 46

d) Die Änderungen in bezug auf Lade- und Löschbestimmungen 48

e) Die Wirkung dieser Änderungen auf die Ostseeschiffahrt 54

5. Zusammenfassung 55

III. Die Forderung Englands an Rußland auf stärkere Berücksichtigung seiner Schiffahrtsinteressen, ihre Ursachen und Begründung, sowie Auswirkungen auf die Ostseeschiffahrt 56

1. Die russischen Holzlieferungen an England 57

2. Das Einschreiten Kanadas gegen die russische Holzausfuhr nach England und seine Bedeutung für die Ostseeschiffahrt 58

a) Die Gründe und Gegengründe für die Forderung Kanadas nach größerer Berücksichtigung in der Holzlieferung 58

b) Das Verhalten Rußlands zu diesen Auseinandersetzungen 61

c) Die Bedeutung der Forderung Kanadas für die Ostseeschiffahrt 63

3. Die Forderung der englischen Schiffahrtsverbände und ihre Unterstützung durch die Presse 64

4. Das Verhalten Rußlands in seiner Schiffahrtspolitik England gegenüber 68

5. Die Auswirkungen der englischen Forderung auf die Ostseeschiffahrt 69

Seite

C. Die Entwicklung des Ostsee-Frachtenmarktes, insbesondere die des Holzfrachtenmarktes 71
1. Vorbemerkungen 72
2. Die Preisbildung im Seefrachtenmarkt 74
3. Die Entwicklung der Holzfrachten von Skandinavien nach Lübeck/Flensburg in den Jahren 1924/1929 76
4. Die Entwicklung der Holzfrachten von Skandinavien nach Lübeck/Flensburg in den Jahren 1930/1933 80
5. Die Entwicklung der Holz- und Kohlenfrachten von der Ostsee nach England und Holland für die Jahre 1930/1933 84

D. Die Maßnahmen zwecks Aufbesserung der Frachten, besonders in der Holzfahrt 91
1. Die Beeinflussungsmöglichkeiten auf dem Frachtenmarkt . . 91
2. Die Tätigkeit der Baltic and International Maritime Conference (B. a. I. M. C.) 93
3. Der schwedische Auflegungsplan 95
4. Der Vorschlag der Baltic and International Maritime Conference 98
5. Die Ursachen für das Scheitern der Pläne 98
6. Die „Shipowners Northern Wood Trade Corporation“ (No-Wood-Co.) 101

Schluß: Der gegenwärtige Stand 103

Literaturverzeichnis.

I. Werke.

Braun, G., Die nordischen Staaten, Breslau.

Buchholz, Erwin, Die Wald- u. Holzwirtschaft Sowjet-Rußlands, Berlin 1932.

Euken, Walter, Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, München, Leipzig 1914.

Firle, Rudolf, Der Einfluß des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee. Sozialwissenschaftliche Forschungen, Abt. 4, Heft 2, 1922.

Giese, Kurt, Das Seefracht-Tarifwesen, Berlin 1919.

Haase, August, Die modernen Lösch- und Ladeeinrichtungen und ihre Bedeutung für die Schiffahrtsbetriebe, Jena 1913.

Haensel, Paul, Die Wirtschaftspolitik Sowjet-Rußlands, Tübingen 1930.

Hellauer, Josef, Nachrichten- und Güterverkehr im Werk: Die Handelshochschule Bd. 4, Berlin 1927.

Helander, Sven, Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928, i. Probleme d. Weltwirtschaft 42.

— Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft; Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, Jena 1926.

— Seeschiffahrt: Handbuch der Staatswissenschaft, 4. Aufl., Band 7, Jena 1926.

Henning, Richard, Die Experimente mit verstaatlichten Schiffahrtsbetrieben im Archiv für Politik und Geschichte, Bd. 4, Berlin 1924.

Hoonkaas, J. C., Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Rostock 1931.

Huldermann, B, Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt, Berlin 1909.

Jansen, Hermann, Die Zeitcharter, Leipzig 1923.

Kürbs, Fr., Die osteuropäischen Staaten als Staats- und Wirtschaftskörper.

Lenz, Paul, Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Jena 1913.

Liefmann, Robert, Die Unternehmungen und ihre Zusammenschlüsse „Kartelle, Konzerne und Trusts", Stuttgart 1927.

Matthews, Alfred, Die Entwicklung der finnischen Seeschiffahrt und die finnische Schiffahrtspolitik, Hamburg 1931.

Rules of the Baltic and White Sea Conference.

Rückert, Fritz, Die Seehafenstellung Stettins in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der polnischen Ostseehafenpolitik, Kiel 1930.

Sachs, Hans, Die Trampschiffahrt in der Ostsee (unter Einschluß des Weißen Meeres), Rostock 1931.

Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band 1—3, Berlin 1918—1922.
Siegert, Friedrich, Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen, Berlin 1930.
Schiedewitz, C. W., Subventionierung der Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1919—1930, Hamburg 1931.
Schmidt, F., Kalkulation und Preispolitik im Werk: „Die Handelshochschule", Band 1, Berlin 1929.
Schmidt, Hermann, Rationalisierung der Seeschiffahrt. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege, Köln 1929.
Schulz-Kiesow, Ostseeschiffahrt in der Krise. Hamburger Fremdenblatt Nr. 103 vom 14. 4. 1930.
— Wettbewerbsprobleme in der deutschen Küstenschiffahrt, im Wirtschaftsdienst, Heft 45 vom 6. 11. 1931.
Schünemann, Hans-Heinrich, Die Zubringer-Linienfahrt der deutschen Nordseehäfen mit dem Ostseegebiet, Rostock 1932.
Stapelfeld, Fr., Der Seefrachtenmarkt, Berlin 1931.
Thies, Karl, Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt. Berlin 1903.
de Vries, Max, Der Protektionismus in der Weltwirtschaft. Berlin 1930.
Zachau-Mengers, G., Subventionen als Mittel moderner Wirtschaftspolitik, Dessau 1930.
Zinghaus-Victor, Die Holzbearbeitungsindustrie der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken (U. d. S. S. R.) unter besonderer Berücksichtigung des sowjet-russischen Holzexports. Jena 1929.

II. Zeitschriften.

„Fairplay", London, Jahrgang 1930—1932.
„Hansa", Deutsche Nautische Zeitschrift, 67—70. Jahrgang 1930—1933.
„Sowjetwirtschaft und Außenhandel", 10. u. 11. Jahrgang. 1931 u. 1932.
„The Baltic and International Maritime Conference", Annual Reporter 1930 bis 1932, Special Circular 1931—1932.
„The Shipping World", Jahrgang 1930—1932.
„The Scandinavian Shipping Gazette", Kopenhagen, Jahrgang 1930—1932.
„Volkswirtschaft der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken", Jahrgang 9. 1930.
„Wirtschaftsdienst: Weltwirtschaftliche Nachrichten", herausg. vom Institut für Wirtschaft und Seeverkehr, Kiel und Hamburg, 15.—18. Jahrgang, 1930—1933.

III. Akten.

Zeitungsausschnitte des Instituts für Weltwirtschaft, Hamburg.

IV. Handelskammerberichte.

Flensburg, Hamburg, Kiel, Königsberg, Stettin 1930—1932.

Einleitung.

Der Ausgang des Weltkrieges ist auf Welthandel und Weltverkehr von großer Einwirkung gewesen; auch in der Ostsee wurden Handel und Verkehr hart betroffen.

Neue Staaten sind an der Ostsee entstanden: Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen. Die russische Wirtschaft erfuhr eine gundsätzliche Neuorientierung durch Einführung der Planwirtschaft. Nach der auf dem kommunistischen Prinzip aufgebauten Wirtschaftspolitik liegt hier die Regulierung der Ein- und Ausfuhr in der Hand des Staates; der Staat allein ist Träger der Wirtschaft.

In der Vorkriegszeit lag die Verschiffung der Güter über die Ostsee in den Händen der an sie grenzenden Länder. Die Tonnage Finnlands, Schwedens und Dänemarks war zum überwiegenden Teil in der Ostsee beschäftigt. Die russische Handelsflotte war mit ca. 200 000 N.R.T. (Gesamtbestand 780 000 N.R.T.), die deutsche mit ca. 330 000 N.R.T. am Ostseeverkehr beteiligt. Andererseits war die norwegische Flagge mit ca. 500 000 N.R.T. sehr stark vertreten, schwach aber nur die englische Trampflotte, die hauptsächlich an der Überseefahrt interessiert war.[1])

Das Hauptausfuhrgut über die Ostsee war Holz. Die russische Ausfuhr an Schnittholz belief sich 1913 auf 10 358 Millionen cbm, die Finnlands auf 8 590 Millionen cbm und die Schwedens auf 6 805 Millionen cbm.[2]) Der größte Abnehmer von Holz war England, das die Hälfte der gesamten Holzausfuhr aufnahm.

Das Haupteinfuhrgut über die Ostsee war englische Kohle. Finnland und Schweden, die keine eigenen Kohlenvorräte besitzen, waren in erster Linie Abnehmer. Aber auch Rußland bezog erhebliche Mengen englischer Kohle. Da Holz und Kohle Massengüter sind, waren in der Ostsee zum überwiegenden Teil Trampschiffe beschäftigt. Für die Ostsee bestand eine günstige Ladebilanz, weil das Holz in Ostwest- und Kohle in

---

[1]) Firle R. „Der Einfluß des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee“ in Sozial-Wissenschaftl. Forschungen, Abt. 4. Heft 2. 1922.

[2]) Die Angaben sind entnommen der Volkswirtschaft der U. S. S. R., Jahrg. 9, 1930.

Westostrichtung zum Versand gelangten.[3]) Die Schiffe, die an der Holzfahrt nach England und der Kanalküste beschäftigt waren, fanden in der Kohle eine passende Rückfracht nach den Ostseehäfen. Die Ausgeglichenheit der Ladebilanz im Holz- und Kohlenversand machte die Trampschiffahrt zu einer lohnenden Beschäftigung.

---

[3]) Vergl. Sachs, Hans: „Die Trampschiffahrt in der Ostsee“, Rostock 1933.

A. Die Angebotsseite: Das Tonnageproblem in der Ostsee.

1. Die Tonnage der Ostsee-Randstaaten.

Die Tonnage derjenigen Ostseestaaten, die bereits vor dem Kriege bestanden, hat sich in der Nachkriegszeit stark vergrößert. Zugleich begannen diejenigen Staaten, die sich bei Beendigung des Weltkrieges an der Ostsee selbständig machten, eine eigene Handelsflotte zu schaffen. Die Bedeutung dieser Tonnage für die deutsche Ostseeschiffahrt wird im folgenden Kapitel behandelt.

a) Die Tonnage der einzelnen Staaten.

Die Tonnage Dänemarks, die vor dem Kriege ca. 820 000 B.R.T. betrug, hatte im Jahre 1933 einen Bestand von 1 160 000 B.R.T. aufzuweisen.

Die Tonnage Schwedens wuchs von ca. 1 118 000 B.R.T. im Jahre 1914 auf ca. 1 658 000 B.R.T. im Jahre 1933 an.

Die Vergrößerung dieser beiden Handelsflotten ist für die Ostseeschiffahrt nicht ausschlaggebend geworden, weil der größte Teil der neuen Tonnage in der Linienfahrt nach Übersee und in der atlantischen Trampfahrt Verwendung findet.

Das Anwachsen der norwegischen Tonnage von 2 504 722 B.R.T. im Jahre 1914 auf 4 078 000 B.R.T. im Jahre 1933 ist darauf zurückzuführen, daß Norwegen in erster Linie seine Flotte durch den Bau von Tankdampfern vergrößert hat, so daß es heute die größte und modernste Tankdampferflotte besitzt.

Eine besondere Entwicklung nahm in der Nachkriegszeit die russische Handelsflotte. Nach Lloyds Register betrug die Schiffsräumte Rußlands am 1. 1. 1914 = 783 019 N.R.T., wovon 200 341 N.R.T. in der Ostsee Beschäftigung fanden. Durch den Krieg erlitt die russische Handelsflotte starke Verluste und befand sich in den ersten Nachkriegsjahren in einem schlechten Zustande. In dem Fünfjahresplan wurde dem Ausbau der Flotte ein besonderes Augenmerk zugewandt. Systematisch wurde mit dem Bau einer neuen Flotte begonnen. Den Erfolg zeigt die folgende Tabelle:

Stand der russischen Handelsflotte.
(1914 = 1 053 800 B.R.T.)

Jahr	In T. Tragfähigkeit	Raumgeh. B.R.T.
1928	436 000	ca. 290 000
1929	476 000	„ 320 000
1930	515 000	„ 350 000
1931	560 000	„ 375 000
1932	607 596	„ 410 000
1933	700 000	„ 485 000

Im Jahre 1932 ist die russische Handelsflotte um fast 100 000 B.R.T. infolge Neubauten und großer Schiffskäufe im Ausland gewachsen. Die Neubautätigkeit hat sich in den letzten Jahren, nachdem die Werften wieder ausgebaut waren, stark gehoben, so daß man heute in der Lage ist, jährlich etwa 50 000 B.R.T. fertig zu stellen. Da die Werften noch stark ausbaufähig sind, wird sich die Neubautätigkeit noch steigern, so daß man für die nächsten Jahre mit größeren Anteilsquoten Rußlands an der Ostseefahrt rechnen muß.

Der Warenumschlag der russischen Seehäfen hat gegen 1913 um etwa ein Drittel zugenommen. Dies ist wohl zum großen Teil auf den Verkehr zwischen den russischen Häfen zurückzuführen, der fast ausschließlich durch russische Schiffe vermittelt wird, wodurch die Frachtleistung der russischen Handelsflotte von 10,2 Mill. T. im Jahre 1928 auf 22,6 Mill. T. im Jahre 1932 gestiegen ist. Der größte Teil der Neubauten entfällt auf das Liniennetz im fernen Osten, des Schwarzen Meeres und die Linien, die von Leningrad ausgehen. In der Trampfahrt ist die russische Konkurrenz noch sehr gering. Um auch hier unabhängig von anderen Schiffahrtsnationen zu werden, hat man in der letzten Zeit hauptsächlich Tankdampfer und Holztransportschiffe auf Stapel gelegt.[4])

Von großer Bedeutung für die Ostseeschiffahrt ist die Tonnage der Ostseerandstaaten geworden, weil sie zum größten Teil Beschäftigung in der Ostsee sucht und infolge ihres billigen Angebots auch findet.

Die Flotte Estlands, die im Jahre 1924 einen Tonnagebestand von 45 000 B.R.T. hatte, ist bis zum Jahre 1933 auf einen Bestand von 125 000 Tonnen angewachsen; sie hat sich also innerhalb von 10 Jahren fast verdreifacht.

Lettland hat wie Estland großes Gewicht auf den Ausbau seiner Handelsflotte gelegt. Seine Flotte, die 1924 nur über 46 000 B.R.T. verfügte, weist Ende 1933 bereits 198 000 B.R.T. auf. Gegenüber der estländischen Handelsflotte hat sie sich mehr als verdreifacht.

---

[4]) Die Angaben nebst Tabelle sind der Hansa, 70. Jahrg. Heft 4 vom 28. 1. 1933 entnommen.

Tonnage der an der Ostseefahrt beteiligten Länder.

(Die Angaben sind entnommen dem Lloyds-Register u. umfassen sämtliche Dampfer, Motorschiffe u. Segler über 100 Reg.-Tons).

	1914	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Deutschland . .	5 459 296	2 953 671	3 073 713	3 110 918	3 363 046	3 777 251	4 092 552	4 199 000	4 226 000	4 143 000	3 888 000
Norwegen . .	2 504 722	2 505 393	2 680 642	2 841 905	2 824 225	2 968 207	3 224 493	3 663 000	4 062 000	4 164 000	4 078 000
Dänemark . .	820 181	1 035 943	1 059 846	1 081 146	1 059 846	1 067 539	1 055 867	1 072 000	1 133 000	1 171 000	1 160 000
Schweden : .	1 118 086	1 254 550	1 301 126	1 338 089	1 365 390	1 447 470	1 510 125	1 594 000	1 679 000	1 691 000	1 658 000
Rußland . .	1 053 818	338 792	322 257	323 284	308 882	376 819	440 506	532 096	603 836	685 144	843 212
Finnland . .	—	207 952	210 829	232 792	241 355	280 581	298 323	313 143	312 097	332 385	420 792
Lettland . . .	—	46 281	52 712	67 783	88 782	116 754	150 159	195 527	206 686	188 479	197 974
Estland . . .	—	45 897	46 277	49 025	44 662	52 630	60 383	72 089	93 397	106 017	125 662
Polen . . .	—	—	—	—	—	—	—	52 688	66 156	70 353	67 063

Die Handelsflotte Finnlands hat sich innerhalb der letzten 10 Jahre um 70 % vergrößert; sie ist von 124 000 B.R.T. im Jahre 1924 auf 208 000 B.R.T. im Jahre 1933 angewachsen.

Noch größere Anstrengungen auf dem Gebiete des Flottenneubaus als die beiden Staaten Estland und Lettland macht Polen. Dieser Staat betreibt eine großzügige Schiffahrtspolitik, obwohl er verkehrstechnisch und seiner geographischen Lage nach den Charakter eines Binnenstaates besitzt. Polen ist seiner ganzen wirtschaftlichen Struktur und Entwicklung nach auf den Handel mit seinen Nachbarländern — Deutschland, Rußland und der Tschechoslowakei —, also zum größten Teil auf den Landverkehr, angewiesen. Infolgedessen hat es bei dem Austausch seiner Güter mit diesen Ländern schon wegen des kurzen Transportweges für den Landhandel besonders günstige Bedingungen, die für seinen Seehandel in keiner Weise in diesem Umfange bestehen. Aber aus machtpolitischen Gründen hat es seit dem Jahre 1930 begonnen, sich eine eigene Handelsflotte zu schaffen. Die polnische Tonnage umfaßte Ende 1933 ca. 67 000 B.R.T. Um für seine Flotte einen eigenen Heimats- und Handelshafen zu besitzen, wurde auf Kosten Danzigs mit riesigen Mitteln der früher unbedeutende Hafen Gdingen zu einem ganz modernen Handelshafen ausgebaut. Die polnische Schiffahrtspolitik geht darauf hinaus, den Schiffsverkehr von Danzig nach Gdingen abzulenken. Der Güterverkehr im Danziger Hafen ist infolgedessen in den letzten Jahren so stark zurückgegangen, daß sich der Freistaat Danzig veranlaßt sah, beim Völkerbund über die polnischen Maßnahmen Beschwerde zu führen.

Die Vergrößerung der Flotten der Ostsee-Randstaaten in den letzten Jahren ist zum Teil auch darauf zurückzuführen, daß infolge der niedrigen sozialen Abgaben zahlreiche Reeder für ihre Schiffe einen Flaggenwechsel vornahmen, um auf diese Weise ihre Schiffe, die sonst der Auflegung verfallen wären, in Fahrt zu halten. So haben z. B. englische Reeder eine Anzahl ihrer Schiffe unter lettländische Flagge überführt, um aus den billigen Löhnen und geringen sozialen Lasten Nutzen zu ziehen. Ein solcher Flaggenwechsel blieb aber nicht auf englische Schiffe beschränkt, auch andere Reeder nutzten den Vorteil aus. Aus diesem Grunde hat Lettland im Jahre 1931 eine Verordnung über lettländische Schiffe, die Ausländern gehören, erlassen. Auf Grund dieser Verordnung können ausländische Schiffe unter lettländische Flagge überführt werden, sofern ein entsprechender Antrag beim Seedepartement in Riga gestellt wird. Durch diese Regelung erhält Lettland bedeutende Steuereinnahmen. Außerdem werden durch den Flaggenwechsel zahlreiche lettländische Seeleute beschäftigt. Sehr viel schwedische Tonnage ist unter finnische Flagge gestellt worden, um auf diese Weise eine Kostensenkung herbeizuführen.

Die starke Zunahme der finnischen Tonnage ist zum Teil auf diese Übertragungen zurückzuführen. Auch einige deutsche Reeder haben in der letzten Zeit einen Flaggenwechsel vorgenommen.[5])

Auf die deutsche Handelsflotte hat vor allen Dingen das Anwachsen der Tonnage der Ostsee-Randstaaten einen großen Einfluß ausgeübt. Die Vermehrung dieser Tonnage ist zum großen Teil auf Kosten Deutschlands erfolgt. Die deutsche Ostsee-Handelsflotte ist von 544 000 B.R.T. im Jahre 1914 auf etwa 390 000 B.R.T. Ende 1930 zurückgegangen, während die Handelsflotten der Randstaaten sich in demselben Zeitraum von 500 000 B.R.T. auf etwa 900 000 B.R.T. vergrößerten.[6]) Der Rückgang der deutschen Ostsee-Handelsflotte ist auch im Jahre 1932 infolge des weiteren Ausbaus der Tonnage der Ostsee-Randstaaten nicht aufzuhalten gewesen. Hierzu schreibt H. Steinert in der Hansa:[7]) „Gegenüber dem weiteren Rückgang der deutschen Ostsee-Handelsflotte um beinahe 10 % haben sich die Flotten der Ostseestaaten wieder um etwa 200 000 B.R.T. oder erheblich über 10 % vermehrt, wodurch die deutsche Flagge wieder weiter zurückgedrängt ist."

Der Ausbau der Handelsflotten der Ostsee-Randstaaten ist noch nicht abgeschlossen. Vor allen Dingen ist noch mit einer Vergrößerung der polnischen Tonnage zu rechnen.

b) Die Subventionspolitik der Ostsee-Randstaaten.

Für den Ausbau der Flotten der Ostsee-Randstaaten waren machtpolitische Gründe — nationaler Ehrgeiz, Ausdehnung der politischen und wirtschaftlichen Einflußsphäre — bestimmend. Um sich auch auf See Geltung zu verschaffen, wurden von den einzelnen Staaten für diesen Zweck beträchtliche Mittel bereitgestellt. Bevor die Subventionspolitik der Randstaaten im einzelnen aufgezeigt werden soll, muß noch in einem besonderen Kapitel die Bedeutung der Subventionen für die Seeschiffahrt schlechthin behandelt werden.

---

[5]) Hansa 68. Jahrg. Nr. 17 vom 25. 4. 1931. S. 682: „Zuwachs der lettländischen Handelsflotte, Erleichterung des Flaggenwechsels".

[6]) Nach Angaben von H. Steinert in Hansa, 68. Jahrg. Heft 1 vom 3. 1. 1931: „Die Schiffahrt der östlichen Ostseerandstaaten 1930".

[7]) Hansa, 70. Jahrg., Heft 1 vom 7. 1. 1933: „Die Schiffahrt der östlichen Ostseestaaten 1932".

aa) Die Bedeutung der Subventionen für die Schiffahrt im allgemeinen.[8])

Zu allen Zeiten ist die Seeschiffahrt in fast allen Ländern durch erhebliche Staatsmittel gefördert worden. Nicht nur die Linienschiffahrt, sondern auch die Trampschiffahrt wurde durch die Zuwendung von Mitteln — Subventionen — unterstützt. Unter Seeschiffahrt-Subventionen sind alle Leistungen zu verstehen, die der Staat unmittelbar und mittelbar in irgend einer Form der Seeschiffahrt zuwendet, um die Seeschiffahrt zu erhalten und zu fördern, oder gewisse andere politische Ziele zu erreichen.[9])

Die Gründe, die bei den verschiedenen Staaten zur Subventionierung der Seeschiffahrt geführt haben, lassen sich in fünf Gruppen unterbringen. De Vries unterscheidet:[10])

1. Staaten, die sich noch in dem Stadium befinden, daß sie ausländische Reedereien unterstützen, um den eigenen Handelsverkehr zu erschließen;
2. Staaten, die sich von der ausländischen Schiffahrt freimachen wollen, um ihr eigenes nationales Schiffahrtssystem zur Entwicklung zu bringen;
3. Staaten, die nach einer Förderung der nationalen Schiffahrt streben im Hinblick auf die Ausdehnung ihrer wirtschaftlichen Einflußsphäre;
4. Staaten, die aus militärischen Gründen ihre nationale Schiffahrt zu fördern bestrebt sind;
5. Staaten, die durch zweckmäßiges Eingreifen von Regierungswegen die Arbeitslosigkeit bekämpfen wollen.

Bei den Subventionen unterscheidet man direkte und indirekte Subventionen. Bei der direkten Subvention gibt der Staat den Reedereien Mittel, bei der indirekten befreit er von Zahlungen. Werden bei der Hergabe von Subventionen keine Verpflichtungen für den Empfänger festgelegt, so bezeichnet man sie als echte Subventionen, weil das Verlangen einer Gegenleistung fortfällt. Deshalb sind sie als die einfachste und reinste

---

[8]) Vergl.: Siegert, Fr. „Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozial-ökonomischen Wirkungen". Berlin 1930.

Schiedewitz, C. W.: „Subventionierung der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaus in den Nachkriegsjahren 1919/1930", Hamburg 1931.

de Vries, Max: „Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt", Berlin 1930.

[9]) Siegert, Fr.: „Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozial-ökonomischen Wirkungen". Berlin 1930, S. 4.

[10]) de Vries: „Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt". Berlin 1930. S. 2.

Form einer staatlichen Unterstützung anzusehen. An die unechte Subvention ist für den Empfänger eine Gegenleistung geknüpft, entweder in Form direkter Gegendienste oder in Form gewisser Einschränkung der Handlungsfreiheit.

Die direkte Subvention findet die meiste Beachtung, da sie sich am leichtesten feststellen läßt. Die einfachste Form der Subventionierung liegt vor, wenn der Staat Reedereien bestimmte Geldbeträge als Bau- oder Betriebs-Zuschüsse auszahlt. Zu den direkten Subventionen zählen aber auch die Post-Subventionen. Sie sind ursprünglich als eine Bezahlung für zu leistende Postdienste gedacht. Sie dienen aber zur Förderung der Schiffahrt, da die Bezahlung für die Beförderung der Post in den meisten Fällen über den aufgewendeten Kosten liegt. Infolgedessen muß derjenige Betrag, der über diese Kosten hinausgeht, als eine direkte Subvention betrachtet werden.[11]) Auch die Darlehen, die Reedereien für verschiedene Zwecke gegeben werden, müssen als direkte Subventionen aufgefaßt werden, wenn sie zinslos oder zu ermäßigtem Zinsfuß zur Verfügung gestellt werden. Die Differenz zwischen diesem und dem Zinsfuß auf dem freien Geldmarkte ist eine direkte Subvention.

Die indirekten Subventionen sind in der Seeschiffahrt überaus häufig. Es ist hierbei zu denken an die Beschränkung der Küstenschiffahrt auf nationale Flaggen — Monopol —, gewisse Zollbefreiungen und Zollrückvergütungen, sowie an steuerliche Maßnahmen, die in Befreiung oder Ermäßigung von gewissen Steuern bestehen. Auch die Befreiung der Schiffe der nationalen Flagge von Hafen- und Kanalgebühren innerhalb des Landes gehört hierher.

Die starke Vermehrung der Tonnage in der Nachkriegszeit ist zum großen Teil nur auf Grund der von fast allen Staaten den Reedereien zugewandten Subventionen möglich gewesen. Ohne Subvention hätte die Tonnage sich nicht in dem schnellen Tempo und dem starken Ausmaße erweitern können. Hierdurch ist nicht nur eine Vermehrung der Welttonnage erreicht worden, sondern auch die Qualität der Schiffe hat sich gegenüber der Vorkriegszeit stark gehoben, da vielfach mit Hilfe der Subventionen die Schnelligkeit des Ladens und Löschens, sowie der Reisen durch den Einbau stärkerer Maschinen gefördert wurden: „Abgesehen von der Vergrößerung der gesamten Verkehrskapazität der Weltschiffahrt, sei es durch Neu- und Umbau der Tonnage oder im Wege der Hafen- und Kanalpolitik, haben die Seeschiffahrts-Subventionen dazu beigetragen, einen großen Teil derjenigen Tonnage in Fahrt zu halten, die als „Grenztonnage“ anzusprechen ist —, also denjenigen Schiffsraum, der bei

---

[11]) So erhielten z. B. diejenigen Reedereien, die Linien nach den deutschen Kolonien unterhielten, bedeutende Staatsmittel für die Beförderung der Post. In Wirklichkeit dienten die Zuschüsse dazu, die Linien im Interesse der Kolonialpolitik zu fördern.

einigermaßen günstigem Frachtenmarkt noch eben arbeiten könnte, der aber bei absinkender Konjunktur entweder aufgelegt oder sogar abgewrackt würde."[12]) Dadurch, daß die Reedereien auf Grund der Subventionen Schiffe neu gebaut bzw. modernisiert haben, sind die Betriebe vielfach nicht mehr rentabel geblieben, da bei rückläufiger Konjunktur nicht alle Schiffe in Fahrt gehalten werden können. Die Reeder haben sich oft wegen der Subventionen zu Maßnahmen verleiten lassen, die sie ohne Staatshilfe aus privat-wirtschaftlichen Erwägungen heraus vermieden hätten, weil sie nur dann sich zu Um- oder Neubauten entschlossen hätten, wenn die allgemeine Wirtschaftslage dazu einen Anhalt gegeben hätte.

Die Erhaltung und Schaffung einer Weltonnage durch Außerachtlassung privat-wirtschaftlicher Rentabilitätsgrundsätze wirkt sich besonders auf die Preisbildung im Seefrachtenmarkt aus. Dadurch, daß auf der einen Seite eine Vergrößerung des Wettbewerbs entsteht, auf der anderen Seite die Rentabilitätsgrenzen derjenigen Reedereien, die Subventionen erhalten, erweitert werden, wird eine Senkung der Frachtraten herbeigeführt. An und für sich ist es nicht Absicht, bei der Hergabe von Subventionen einen Einfluß auf die Höhe der Seefrachten zu gewinnen; sie haben häufig nur den Zweck, Unkostenunterschiede zwischen Verkehrsleistung der fremden und nationalen Flagge auszugleichen. Es ist Siegert beizupflichten, wenn er schreibt:[13]) „Eine Seefrachtensenkung können diese Subventionen schon deswegen nicht beabsichtigen, weil ja durch diese Senkung aufs neue die Rentabilität der subventionierten Reederei in Frage gestellt wird und dann neue erhöhte Subventionen nötig würden. Dennoch fallen Absicht und Wirkung hier in vielen Fällen auseinander. Es ist ja gerade eines der wichtigsten Probleme der Subventionspolitik, daß derartige Diskrepanzen entstehen — ein typisches Beispiel für die Heteronomie der Subventionszwecke". — Wenn auch einzelne Subventionen nicht eine seefrachtsenkende Wirkung haben, so haben doch die großen Subventionen, die der Schiffahrt zugeflossen sind, dazu beigetragen, das allgemeine Niveau der Seefrachten zu senken.

Die Subvention hat schließlich noch die Tendenz, immer wieder neue Subventionen hervorzurufen. Wird z. B. innerhalb eines Landes die Groß-Linienfahrt subventioniert, so erheben auch die mittleren Betriebe innerhalb der Linienfahrt, sowie auch die Trampschiffahrt die Forderung um gleiche Berücksichtigung mit der Begründung, daß durch die einseitige Begünstigung eines Zweiges der Seeschiffahrt ihre Interessen auf demselben Gebiete bedroht seien. Wie bereits erwähnt, rufen die Subventionen eine Verlagerung der Grenzbetriebe hervor; denn durch sie

---

[12]) Siegert, Fr.: „Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen". Berlin 1930, S. 51.

[13]) Siegert, Fr.: „Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen". Berlin 1930, S. 60.

werden Betriebe, die sonst nicht mehr rentabel sind, künstlich rentabel gemacht. Bei einem Fortfall der Subventionierung würden diese Betriebe als Grenzbetriebe wieder verschwinden. Da die Staaten sehr häufig an der Erhaltung dieser Betriebe ein nationales Interesse haben, so sind sie gezwungen, immer wieder neue Mittel auf Kosten anderer Zweige der Volkswirtschaft zur Verfügung stellen, wodurch, da diese Grenzbetriebe künstlich aufrecht erhalten bleiben, eine Erhöhung der Sätze auf dem Weltfrachtenmarkt verhindert werden. Es ist deshalb zu verstehen, daß diejenigen Reedereien, die ohne Hilfe von Subventionen ihre Betriebe wirtschaftlich gestalten konnten, besonders scharf für eine Beseitigung der Subventionen eintreten. Besonders deutsche Schiffahrtskreise haben es abgelehnt, Subventionen vom Staate anzunehmen.

bb) Die Subventionspolitik der Randstaaten.

Der Ausbau der Tonnage der Ostsee-Randstaaten wird mit Hilfe reichlich gewährter Subventionen durchgeführt; die einzelnen Staaten treiben eine sehr aktive Schiffahrtspolitik. Der Hauptgrund hierfür ist der, daß besonders diejenigen Ostseestaaten, die erst nach Beendigung des Krieges entstanden sind, von einem sehr starken Geltungsbestreben geleitet sind. Sie sind mit allen Mitteln bestrebt, sich überall Geltung zu verschaffen. Der nationale Ehrgeiz aller dieser Staaten ist die Schaffung einer eigenen Handelsflotte für ihre Ein- und Ausfuhr. Aus diesem Grunde macht sich auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs ein starker Protektionismus bemerkbar, der bei allen Ostseeländern in mehr oder minder starkem Umfange zu beobachten ist. Von den oben angeführten Gründen, die bei den einzelnen Staaten zur Subventionierung geführt haben, sind gerade für die neu erstandenen Ostseeländer zwei Gründe bestimmend:

1. Man will sich von der ausländischen Schiffahrt frei machen, um ein eigenes nationales Schiffahrtssystem zur Entwicklung zu bringen. 2. Man erstrebt eine Förderung der nationalen Schiffahrt im Hinblick auf die Ausdehnung ihrer wirtschaftlichen Einflußsphäre.

In Estland wurde im Jahre 1929 ein besonderes Gesetz [14]) für die staatliche Förderung der heimischen Handelsflotte erlassen. Auf Grund dieses Gesetzes kann die Regierung zur Sicherstellung von Bau- und Kaufschulden eine staatliche Garantie bis zu 75 % vom Werte des jeweiligen Schiffes für die Dauer bis zu 15 Jahren übernehmen. Ferner können den einheimischen Reedereien staatliche Subventionen gewährt werden, deren Höhe und Bedingungen jährlich festgelegt werden. Schließlich bleibt die Küstenfahrt der einheimischen Flotte vorbehalten.

---

[14]) Sämtliche folgende Angaben sind entnommen dem Werk: „Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1919—1930“ von Ernst-Walter Schiedewitz, Hamburg 1931.

Auch in Finnland genießt die Flotte eine starke Unterstützung durch die Regierung. Das Ziel der finnischen Schiffahrtspolitik ist, sich einen größeren prozentuellen Anteil an den Verschiffungen zu sichern. Bisher war die finnische Flagge nur in geringem Maße hieran beteiligt. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde im Jahre 1928 ein staatlicher Reederei-Fonds gebildet, aus dem Reedereien Mittel zur Beschaffung von Schiffen gegeben werden. Außerdem genießen einzelne Linien direkte staatliche Unterstützung. Da die Maßnahmen noch andauern, ist mit einer weiteren Vergrößerung der finnischen Tonnage zu rechnen.

Um die lettländische Flotte auszubauen, hat die Regierung umfangreiche Mittel zur Verfügung gestellt. Seit dem Jahr 1919 werden langfristige Kredite durch das Kreditdepartement beim Finanzministerium gegeben. Im Jahre 1924 wurde die lettländische Hypothenbank eröffnet, die das Recht hat, Darlehen zur Erneuerung und zum Ausbau der lettländischen Tonnage gegen Verpfändung von Schiffen zu gewähren. Die Kreditbedingungen sind äußerst günstig. In Schiffahrtskreisen wird sehr über die lettländische Konkurrenz geklagt, da die Reedereien infolge der staatlichen Maßnahmen in der Lage sind, ihre Tonnage auszubauen. Man kauft mit Vorliebe ältere Schiffe zu billigen Preisen, da infolge der Wirtschaftskrise bei den großen Schiffahrtsnationen umfangreiche Tonnage aufliegt und die Reeder vielfach dazu übergehen, diese abzustoßen. Infolge des reichlichen Angebots von Schiffen zum Vekauf waren die Preise auf dem Weltmarkt in den letzten Jahren äußerst niedrig.

In Polen erfolgt der Ausbau der eigenen Handelsflotte systematisch, so daß in einigen Jahren die polnische Flagge infolge großer staatlicher Subventionen in der Ostsee heimisch sein wird. Auch hier ist im Jahre 1925 ein besonderes Gesetz über die Förderung der polnischen Seeschiffahrt erlassen worden; der nationalen Schiffahrt werden große Vorteile eingeräumt. Der Staat gibt den polnischen Reedereien Kredite und übernimmt auch Bürgschaften. Um den Schiffbau zu fördern, werden für den Bau, sowie auch für Reparaturen besondere Prämien gewährt. Ferner werden für die polnischen Schiffe Hafen- und Tarifgebühren ermäßigt, sowie auch Zollnachlaß gewährt. Schließlich können die polnischen Reedereien von staatlichen Steuern und Abgaben bis zu 15 Jahren befreit werden. Auch werden den Reedereien vom polnischen Staat bare Subventionen gewährt, die in den letzten Jahren 1,2 Millionen Zloty betrugen. Um die polnische Kohle über den Seeweg, besonders nach Skandinavien ausführen zu können, wird sie mit der Eisenbahn zu einem ganz niedrigen Tarif nach Gdingen geschafft. Die Sätze betragen nur ein Drittel der entsprechenden deutschen Frachtsätze. Außerdem wird durch die polnische Regierung ein Druck auf die Verlader ausgeübt, polnische Schiffe zu bevorzugen.

Die Sowjet-Union besitzt eine reine Staatsflotte, deren Ausbau in erster Linie aus Staatsinteressen erfolgt und deren Tonnage außer der

des Kaspischen Meeres in der A.G. Sowjet-Handelsflotte (Sowtorgflot) zusammengefaßt ist.

In diesem Zusammenhang muß noch auf die deutsche Reichshilfe [15]) für die Seeschiffahrt eingegangen werden. Sie ist ihrem Wesen nach eine Subvention, da sie eine Leistung des Staates zur Förderung der deutschen Schiffahrt ist. Diese Reichshilfe ist für die Seeschiffahrt notwendig geworden, weil sonst ein großer Teil der deutschen Tonnage der Auflegung verfallen wäre, da sie infolge der Valutaabwertung und der geringen Kosten der meisten anderen Länder nicht mehr konkurrenzfähig war. Außerdem ist es mit ihrer Hilfe möglich gewesen, einen großen Teil der stilliegenden Tonnage wieder in Fahrt zu setzen, wodurch vielen Seeleuten wieder Arbeit gegeben und auch dem Reich Devisen zugeführt wurden.

Die günstigen Auswirkungen der Reichshilfe auf die deutsche Ostseeschiffahrt zeigt folgende Zusammenstellung:[16])

Es lagen auf in Brutto-Reg.-Tonnen:

in	Stettin	Rostock	Flensburg
Am 1. April 1933:	42 032	46 508	38 884
„ 1. Juli 1933:	12 884	7 721	6 579
„ 1, Oktober 1933:	11 707		275
„ 1. November 1933:	10 277		275

Diese Zahlen zeigen deutlich die Wirkung der Reichshilfe. Selbstverständlich müssen hierbei die Saisoneinflüsse beachtet werden.[17]) Ohne diese staatliche Hilfsmaßnnahme wäre wohl kaum die Hälfte der Tonnage in Fahrt gesetzt worden.

Es dürfen bei diesen Vorteilen jedoch nicht die Schattenseiten übersehen werden. Verschiedene deutsche Reedereien haben von der Reichshilfe keinen Gebrauch gemacht; es ist ihnen gelungen, ohne diese Unterstützung durchzuhalten. Durch die Reichshilfe entsteht nun die Gefahr, daß die Reeder verlernen, wirtschaftlich zu rechnen, da sie auf Grund der Zuschüsse Frachten akzeptieren, die sie unter normalen Verhältnissen als nicht rentabel abzulehnen gezwungen wären.

Ferner haben einige Länder — z. B. England — die deutsche Reichshilfe zum Vorwand genommen, um ihrerseits weitere Unterstützungen zu geben. Die ausländischen Schiffahrtskreise wollen nicht einsehen,

[15]) Siehe nähere Angaben über die Reichshilfe Kap. C, S. 84.

[16]) Hansa, 71. Jahrg., Heft 1 vom 6. 1. 1934, S. 14.

[17]) Ein größerer Teil der Ostseetonnage liegt während der Wintermonate in den Heimathäfen auf. Sie wird jedes Jahr mit Beginn der Holzverschiffungen wieder in Fahrt gesetzt.

daß die Reichshilfe nur gegeben worden ist, um die Nachteile, die der deutschen Schiffahrt durch die Währungsabwertung entstehen, auszugleichen. Hierdurch wird die Gefahr ausgelöst, daß die deutsche Regierung gezwungen ist, für das kommende Jahr neue Mittel zur Verfügung zu stellen — die Forderung wird bereits erhoben. — Die Reichsregierung hat ihren Standpunkt wiederholt in der Presse betont. So heißt es in einem Aufsatz:[18]) „Die Reichsregierung ist sich darüber klar, daß die deutsche Schiffahrt auch bei weitestgehender Rationalisierung nicht in der Lage sein wird, ihre Betriebe aus eigener Kraft aufrecht zu erhalten, so lange sich die Reedereien dem entwerteten Pfund und dem ständig sinkenden Dollar gegenüber sehen . . . Die deutsche Regierung denkt nicht daran, den Reedern im internationalen Schiffahrtsmarkt durch diese Beihilfen Vorteile vor fremden Reedern zu verschaffen, wie es Sinn und Zweck einer echten Subvention sein würde, sondern sie will den Reedereien nur die Nachteile ausgleichen, die ihnen durch Faktoren außerhalb der Einflußsphäre jeder kaufmännischen Berechnung erwachsen."

Die deutsche Reichshilfe ist als eine Notstandssubvention zu betrachten, die nur auf kürzere Zeit der deutschen Schiffahrt gegeben wird, um einerseits offensichtliche Zurückdrängung der nationalen Flagge zu verhindern, andererseits auch den Arbeitsmarkt zu entlasten und so dazu beizutragen, die Arbeitslosigkeit und lähmende Depression in der deutschen Wirtschaft zu überwinden.

2. Der Tonnageüberfluß in der Weltschiffahrt und seine Auswirkung auf die Ostsee.

Die Welttonnage hat gegenüber dem Bestande im Jahre 1914 um ca. 30 % zugenommen. Ihre Entwicklung in den einzelnen Jahren zeigt folgende Tabelle:[19])

Tabelle über die Entwicklung der Welttonnage
1914: 49 089 552 Br.-Reg.-Tonnen.

1924:	64 023 567 B.R.T.	1929:	68 074 312 B.R.T.
1925:	64 641 418 " " "	1930:	68 024 000 " " "
1926:	64 784 370 " " "	1931:	68 723 000 " " "
1927:	65 199 910 " " "	1932:	68 368 000 " " "
1928:	66 954 659 " " "	1933:	66 628 000 " " "

---

[18]) Hansa, 71. Jahrg. vom 6. 1. 1934, Nr. 1. von Staatssekretär Koenigs, Berlin.

[19]) Die Angaben sind entnommen: „Lloyds Register".

Die Welttonnage wurde in jedem Jahr weiter ausgebaut und erreichte im Jahre 1931 die Höchstgrenze. Im Jahre 1933 hat sie sich um fast 2 000 000 B.R.Tonnen vermindert. Infolge der schlechten Fracht-Ergebnisse der letzten Jahre ist man endlich dazu übergegangen, einen Teil der überflüssigen Tonnage abzuwracken.

Der Tonnageüberfluß der Weltschiffahrt löste auch Wirkungen auf die Ostseeschiffahrt aus. In der Vorkriegszeit wurde die Ostsee hauptsächlich neben deutschen von finnischen, schwedischen, dänischen und russischen, sowie in geringem Maße von englischen und norwegischen Schiffen befahren, also hauptsächlich von Schiffen derjenigen Länder, die an dieses Meer grenzen. Infolge ihrer Lage ist die Ostsee ein von den Hauptverkehrsstraßen abgelegenes Gebiet, so daß außer den erwähnten Schiffen kaum Dampfer anderer Nationen anzutreffen waren. Dies änderte sich in der Nachkriegszeit infolge der eintretenden Krise auf den Weltmärkten. Die Suche nach Ladung hatte zur Folge, daß besonders seit dem Jahre 1929 das Anwachsen fremder Tonnage zu beobachten war. Die allgemeine Wirtschaftsdepression bewirkte, daß Überseedampfer nach der Ostsee abwanderten, um in der Holz- und Kohlenfahrt vorübergehende Beschäftigung zu suchen. Infolgedessen beobachtete man griechische, spanische, italienische und andere Dampfer, die sich früher nie mit der Holzfahrt befaßt hatten. Infolge der geringen Steuern und sozialen Lasten, die auf diesen ausländischen Schiffen ruhen, wurden die Frachtsätze unterboten und somit die Marktlage stark beeinflußt. Daß dieser Konkurrenz jedoch von Seiten der Ostseereeder die nötige Beachtung geschenkt wird, erkennt man aus folgenden Zeilen:[20]) „Wenn man ferner an die gegenüber dem Auslande unverändert fortbestehende Vorbelastung der deutschen Schiffahrt mit sozialen Lasten und Steuern denkt, so ist es unter diesen Umständen nicht verwunderlich, daß die deutsche Flagge in der Ostseeschiffahrt, soweit wenigstens die Trampfahrt in Frage kommt, immer mehr verschwindet, und daß Flaggen aller Herren Länder, die früher die Ostsee nur ganz ausnahmsweise aufsuchten, hier immer häufiger zu sehen sind. Italienische, spanische, griechische Schiffe erscheinen immer zahlreicher in der Ostsee und fahren die wenigen überhaupt noch vorhandenen Ladungen ab. Selbst die jugoslavische und ungarische Flagge sowie Schiffe unter der Flagge von Panama tauchen in der Ostsee jetzt auf und machen den die Ostseeküste bewohnenden seeschiffahrttreibenden Nationen, vor allem Deutschland, die schärfste Konkurrenz."

---

[20]) Hansa, 63. Jahrg. Nr. 1 vom 2. 1. 1932: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1931" von A. Kunstmann, S. 10.

3. Das Aufkommen der modernen Motorsegler in der Ostseefahrt und seine Bedeutung für die Tramp- und Linienfahrt.[21])

Das Tonnageangebot in der Ostsee wird noch verstärkt durch das Aufkommen eines neuen Schiffstyps, des modernen Motorseglers, dem es infolge seiner vorzüglichen Eigenschaften gelang, einen Teil der Ladungen, die früher durch die Linien- und Trampschiffahrt abgefahren wurde, an sich zu ziehen. Die Motorsegler sind nicht nur für die entsprechend kleinen Dampfer, sondern auch für größere Dampfer ein ernster Konkurrent geworden, da sie in der großen Küstenfahrt Beschäftigung suchen. Infolgedessen wird das an und für sich reichliche Tonnageangebot in der Nord/Ostseefahrt durch die modernen Motorsegler noch erhöht.

In der Schiffahrtspresse wird die wachsende Bedeutung der modernen Motorsegler immer mehr erkannt. Leider läßt sich aber die Beobachtung machen, daß nur Klagen über die Konkurrenz der Motorsegler vorgebracht werden, ohne daß man sich über die Ursachen klar wird. So schreibt z. B. die Hansa:[22]) „Für die kleinere Räumte der Ostseeschiffahrt, insbesondere in der Küstenfahrt, spielt die Frage des Wettbewerbs zwischen Dampfer und Motorsegler eine besondere Rolle. Hier sind Komplikationen entstanden, die mit der Verschlechterung der Konjunktur naturgemäß an Schärfe gewonnen haben, bei einer Besserung der Verhältnisse aber sich hoffentlich in manchem wieder von selbst entspannen werden . . . Die heutige Zuspitzung des Wettbewerbs, die sicherlich, so sehr sie auch vom Zwange der Verhältnisse getrieben sein möge, dem Motorseglern zur Last fällt, ist jedenfalls für alle Beteiligten unhaltbar“.

Das Kapitel über die modernen Motorsegler wird im Rahmen dieser Arbeit deshalb ausführlicher behandelt, weil dieser Schiffstyp in der Ostseefahrt in der Zukunft eine gewichtige Rolle spielen wird, zumal immer mehr die Beobachtung zu machen ist, daß kleinere Getreide- und Holzfirmen dazu übergehen, aus „erster Hand“ zu kaufen. Die Motorsegler werden von diesen Firmen gern gechartert, weil sie in der Lage sind, ein nicht zu großes Warenquantum schnell herbeizuschaffen.

---

[21]) Vergl. Schulz-Kiesow: „Die Entwicklung und Bedeutung der Küstenschiffahrt“. Wirtschaftsdienst, XVI. Jahrg., Heft 44 vom 30. 10. 1931 S. 1803 f.

Schulz-Kiesow: „Wettbewerbsprobleme der deutschen Küstenschiffahrt“. Wirtschaftsdienst, XVI. Jahrgang, Heft 45 vom 6. 11. 1931, S. 1839 f.

Persönliche Angaben des Verbandes Deutscher Küstenschiffer und von Kapitänen von Motorseglern.

[22]) Hansa, 71. Jahrg., Nr. 1 vom 6. 1. 1934: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1933“ von Dr. G. Behm, Stettin, S. 16.

a) Die verschiedenen Typen der einzelnen Schiffe, sowie ihre Seetüchtigkeit und Konkurrenzfähigkeit.

Durch das Aufkommen der Dampfmaschine ging die Segelschiffahrt sehr stark zurück und war vor dem Kriege nur noch von einiger Bedeutung in der kleinen Küstenschiffahrt. Im Ostseegebiet war jedoch die Segelschiffahrt in der großen Küstenfahrt noch stark vertreten und zwar durch finnische und schwedische Segler. Diese Tatsache ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Zunächst war der Linienverkehr der Ostsee noch lange nicht ausgebaut. Dieser setzte erst ein in der Nachkriegszeit mit dem Entstehen der Randstaaten Litauen, Estland, Lettland sowie Polen. In ihrem Bestreben, die Selbstständigkeit auch nach außen hin zu betonen, begann man mit dem Ausbau der Linien mit Unterstützung der betreffenden Reeder durch den Staat. Auch das deutsche Liniennetz erfuhr eine starke Ausdehnung, besonders als die beiden großen Schiffahrtskonzerne Hapag und Lloyd dazu übergingen, die einzelnen Ostseelinien unter ihren Einfluß zu bringen, um sich die Stückgüter, die für den Versand nach West- und Südeuropa sowie nach Übersee bestimmt waren, zu sichern. Die Linien gingen mit stärker einsetzender Krise dazu über, auch Bulkladungen, die doch das Haupttätigkeitsfeld der Trampschiffahrt sind, in ihren Linienverkehr einzubeziehen. Die hohen Selbstkosten — höhere Betriebskosten, Innehalten der Fahrpläne auch bei nicht ausreichender Ladung — sind für die Linienreedereien charakteristisch. Da bei dem schwindenden Ladungsangebot an Stückgütern eine Vollausladung in den meisten Fällen nicht mehr zu erzielen war, gingen sie dazu über, die Selbstkosten durch Mitnahme von Bulkladungen wie Getreide und Holz zu senken. Die Bedeutung der finnischen und schwedischen Segelschiffe ging ferner deshalb zurück, weil die Importeure nicht mehr wie in guten Konjunkturzeiten sich große Lager halten konnten, sondern darauf angewiesen waren, sich mit der notwendigsten Ware auf dem schnellsten Wege einzudecken. Infolgedessen schien das Schicksal der reinen Segelschiffahrt besiegelt zu sein. Durch das Aufkommen des Motors wurde jedoch hier eine Wandlung geschaffen. Man begann zunächst die Segelschiffe mit Motoren auszurüsten, um hierdurch eine Beschleunigung unter Hinzunahme der Segel zu ereichen, um so in Konkurrenz mit den kleineren und veralteten Ostseedampfern zu treten. Seit dem Jahre 1925 ging man dazu über, moderne Motorsegler zu bauen, die mit einem starken Motor unter Beibehaltung der Segel ausgerüstet wurden. Besonders bemerkenswert sind die Neubauten der Schiffbaufirmen Nobiskrug G. m. b. H. Rendsburg und C. Lühring, Kirchhammelwerden i. O. Die Werft Nobiskrug baut Jacht-Schoner von 250 und 300 Tonnen, wobei sich besonders der 250 Tonnen-Jacht-Schoner durchgesetzt hat. Die Größen haben sich allgemein behauptet, da die Schiffer-Gilden nur Schiffe unter 500 Brutto-Register-Ton-

nen in ihre Versicherungen aufnehmen. Die Maße des 250 Tonnen Motor-Jacht-Schoners sind:[23])

Länge zwischen den Loten		30,99 m
Breite auf Spanten		7,0 m
Tiefgang bis Freibord		3,06 m
Geschwindigkeit im bel. Zustande	rund	8,5 kn

Vermessung: Brutto 499 cbm = 176 Reg. Tonnen,
Netto 264 cbm = 93 Reg. Tonnen.

Die Maße des 300 Tonnen Motor-Jacht-Schoners sind:

Länge zwischen den Loten	35,0 m
Breite auf Spanten	7,70 m
Tiefgang bis Freibord	2,98 m
Geschwindigkeit im bel. Zustande	8,5 kn

Vermessung: unter 600 cbm Brutto.

Von ähnlicher Größe sind die Motor-Heck-Schoner der Lühring-Werft, wobei die kleineren als Zweimaster und die größeren als Dreimaster gebaut sind. Die zuletzt von dieser Werft gebauten Schiffe waren Dreimasterschoner von folgenden Dimensionen:

Länge:	30,90 m
Breite:	7,03 m
Tiefe:	3,00 m

Geschwindigkeit im bel. Zustande: 8,5 kn

Vermessung: 176 Br.-Reg.-Tonnen, 88 Netto Reg. Tonnen.

Die Ladefähigkeit der 250 Tonnen Motorsegler beträgt auf Tieflademarke etwa 260 bis 300 Tonnen, oder ca. 100 stds. Holz. Beide Schiffstypen werden mit Eisverstärkung unter spezieller Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut, wodurch den Fahrzeugen die Klasse 100 $\frac{A}{4}$ Große Küstenfahrt verliehen wird. Der geringe Tiefgang ermöglicht diesen Motorseglern, die kleinsten Seehäfen anzulaufen; sie sind auch in der Lage, die wichtigsten Binnenhäfen zu bedienen. Ferner sind sie gut ladende und praktisch eingerichtete Schiffe infolge der guten Anordnung der Laderäume und der großen Luken, sowie ihrer starken modernen Motoren, die den Brennstoff- und Ölverbrauch auf das geringste Maß beschränken. Wegen ihrer hervorragenden Eignung für die Holz- und Getreidefahrt, sowie infolge ihrer hohen Geschwindigkeit, die schnelle und pünktliche Reisen ermöglichen, werden sie von Befrachtern und Kaufleuten gegenüber den Tramp- und Liniendampfern immer mehr bevorzugt.

---

[23]) Die Maße sind von den Firmen Nobiskrug und Lühring mitgeteilt.

Nach Angaben der Firma C. Lühring weisen diese modernen Segelschiffe mit Motor trotz der äußerst schlechten Frachten eine, wenn auch bescheidene, Rentabilität auf.

Beide Typen haben gemeinsam, daß bei ihnen die Segeleigenschaft stark betont ist. Sie sind ausgerüstet mit einem Drei-Zylinder-Diesel-Motor von 150 PS, der im hinteren Teile des Schiffes eingebaut ist und vom Steuerstand aus durch ein besonderes Gestänge umgesteuert werden kann. Gleichfalls ist die Brennstoffregulierung vom Steuerstand bedienbar angeordnet.

Neben diesen beiden Typen sind für die Nord-Ostseefahrt noch bemerkenswert die sogenannten modernen „Holländer“ [24]) die ebenfalls mit einem starken Motor ausgerüstet sind. Am meisten werden drei Typen mit einer Ladefähigkeit von 150, 180 und 230 Tonnen gebaut. Sie unterscheiden sich von den deutschen Typen dadurch, daß bei ihnen die Segeleigenschaft zurücktritt; man kann nur von einer Hilfsbesegelung sprechen.

Infolge ihrer vorzüglichen Segeleigenschaft, sowie ihres starken Motors sind die deutschen Motorsegler von hervorragender Seetüchtigkeit und haben sich selbst in gröbster See glänzend bewährt, zumal sie auch eine besonders gute Steuerfähigkeit aufweisen. Sie sind ein starker Konkurrent der kleinen Tramp- und Liniendampfer geworden, die bei ihrem durchschnittlichen Alter von 20 bis 25 Jahren und ihrer langsamen Fahrt nur schwer den Wettbewerb mit ihnen aufnehmen können. Hinzu kommt noch, daß viele dieser Schiffe infolge der kleinen Laderäume und Luken, die durch die Anordnung der Maschine in der Mitte bedingt sind, sich sehr schlecht für die Getreidefahrt und vor allen Dingen für die Holzfahrt eignen. Der Bau von Motorseglern ist in den letzten Jahren durch die Krise stark zurückgegangen, so daß sie trotz ihrer Konkurrenzfähigkeit noch nicht eine so große Rolle spielen. Der Preis der Schiffe schwankt je nach Größe zwischen 105 000 und 130 000 RM. Diese Summe ist natürlich in der heutigen Zeit von einem Küstenschiffer schwer aufzubringen, so daß nur aus diesem Grunde der weitere Ausbau stockt. Jedoch wird dadurch nicht die Tatsache aus der Welt geräumt, daß diese modernen Motorsegler in der kleinen wie auch großen Küstenfahrt infolge ihrer Schnelligkeit und pünktlichen Einhaltung der Reisen in der Zukunft eine beachtenswerte Rolle spielen.

Eine große Konkurrenz erwächst den deutschen Motorseglern durch die sogenannten modernen „Holländer“. Obwohl diese Schiffe keine guten Segler sind, haben sie doch jenen gegenüber den Vorteil, daß sie kaum mit Steuern und sozialen Abgaben belastet sind. An Bord befindet sich die ganze Familie des Kapitäns — eine typisch holländische Eigenschaft, — so daß nur selten fremde Mannschaften angeheuert zu werden brauchen.

---

[24]) Schulz-Kiesow: „Die Entwicklung und Bedeutung der Küstenschiffahrt“, Wirtschaftsdienst, XVI. Jahrg., Heft 44 vom 30. 10. 1931, S. 1803 f.

Auch sind die sozialen Lasten verhältnismäßig gering. Hinzu kommt, daß der holländische Kapitän fast keine Steuern zu entrichten braucht, da er seinen Wohnsitz an Bord hat und infolgedessen von fast sämtlichen Steuern befreit ist, während die Steuern und sozialen Abgaben bei den deutschen Motorseglern nach Angaben des „Verbandes Deutscher Küstenschiffer" 2000 RM pro Segler für das laufende Jahr betragen. Infolgedessen macht sich die holländische Konkurrenz überaus stark in der kleinen und großen Küstenfahrt bemerkbar.

b) Die Gründe für das Aufkommen der Motorsegler.

aa) Die Verkleinerung der Abladungen infolge der beschränkten Lagerhaltung der Importeure.

Die wachsende Bedeutung der Motorsegler im Küstenverkehr ist als eine Erscheinung der anhaltenden Krise zu werten. Durch die geringe Kaufkraft der Bevölkerung infolge der Inflation und Arbeitslosigkeit kann sich der Importeur nicht mehr ein großes Warenlager halten, sondern ist gezwungen, sich mit der notwendigsten Ware einzudecken. Während er früher in großen Partien einkaufte und infolge guter Nachfrage in der Lage war, sein ausgedehntes Lager in kurzer Zeit umzusetzen, muß er heute sein Warenlager erheblich verkleinern, da das Halten eines großen Lagers bei der sinkenden Preistendenz ein zu großes Risiko bedeuten würde. Dieses kann er dadurch vermindern, daß er nur die notwendigsten Mengen auf Lager hält und jederzeit in der Lage ist, sich schnell einzudecken, falls das Lager geräumt ist oder eine größere Nachfrage entsteht. Infolge dieser Tatsache ging der Groß-Im- und Export erheblich zurück. Vor allen Dingen wirkt sich dies auf den Bezug in großen Dampferladungen aus. Die großen Importfirmen führen zwar ihren Warenbedarf noch in großen Dampfern ein, wenn auch in geringerem Umfange. Die kleineren Firmen sind aber heute oft gezwungen, auf eine Einfuhr durch Dampfer zu verzichten, da sie im Laufe des Jahres nur kleine Partien einkaufen können. Für die Heranschaffung dieser Waren benötigen sie gutes und schnelles Schiffsmaterial, weil sie ihre Waren oft dringend gebrauchen.

Während der Umfang an Dampferladungen um etwa 70—75 % zurückging, kann bei den Seglerladungen höchstens von einem Rückgang bis zu 40 % gesprochen werden. Diese Erscheinung ist nicht so sehr darauf zurückzuführen, daß die Motorsegler den Dampfern Konkurrenz machen, sondern darauf, daß die Dampfer, und hier in erster Linie die Tourdampfer, bei dem schwindenden Ladungsangebot dazu übergehen, kleine und kleinste Partien anzunehmen, um auf diese Weise eine einigermaßen gute Ausladung zu erreichen. Hierbei stießen sie auf die Konkurrenz der Motorsegler, die vor dem Kriege als Segler im Küstenverkehr den gesamten Getreide- und Futtermitteltransport durchführten. In dem einsetzenden

Konkurrenzkampf haben sich aber die Motorsegler nicht verdrängen lassen, sondern sie haben ihren Anteil behauptet und darüber hinaus auch Ladung, die früher von Dampfern abgefahren wurde, an sich gerissen.

Hierzu kommt noch ein zweiter Umstand, der für das Aufkommen der Motorsegler von großer Bedeutung ist, nämlich die weitgehende Ausschaltung des Zwischenhandels. Diese Tendenz machte sich für den Holz- und Getreidehandel der Ostsee nicht nur an den Küstenplätzen bemerkbar, sondern auch im Binnenlande gehen die Firmen, die in den Häfen an den großen Wasserstraßen ihren Sitz haben, dazu über, sich aus erster Hand einzudecken. Diese Tatsache macht sich vor allem an zwei großen Ostseeplätzen bemerkbar, in Königsberg und in Stettin, das als Vorhafen für Berlin angesehen werden muß. Beide Plätze haben ein großes Hinterland und infolgedessen ist es möglich, dort auch heute noch in großen Dampferladungen zu beziehen. Aber auch hier hat sich ein Wandel vollzogen. Der Handel des Binnenlandes läßt zum Teil nicht mehr in Stettin die Waren auf Leichter und Kähne umschlagen, sondern versucht, direkt zu beziehen, um dadurch die teueren Umschlagsspesen zu sparen. Da nun die Motorsegler wegen ihres geringen Tiefganges in der Lage sind, weit in die Ströme einzudringen — siehe Abschnitt bb) — ist z. B. für Stettin ein Anwachsen des Motorseglerverkehrs festzustellen. So sind im Monat April 1932 ungefähr 275 Schiffe eingelaufen. Etwa 35 Schiffe mehr als im Monat März. Diese 35 Schiffe waren sämtlich Motorsegler. Gegenüber dem April des Vorjahres waren 40 Schiffe weniger zu verzeichnen und zwar ausschließlich Dampfer. An diesem Beispiel wird die beträchtlichen Zunahme des Motorseglerverkehrs und die gleichzeitige Zurückdrängung der Dampfschiffahrt ersichtlich.[25])

bb) Die Möglichkeit, eine Anzahl von kleineren Häfen anzulaufen.

Der durchschnittliche Tiefgang der großen Motorsegler beträgt im beladenen Zustand drei Meter, wodurch sie in der Lage sind, alle Seehäfen zu bedienen. Die Ostseestaaten betreiben hauptsächlich Land- und

---

[25]) So schreibt z. B. A. Kunstmann, Stettin, in dem Artikel „Die deutsche Ostsee-Schiffahrt 1932", Hansa 70. Jahrg. Nr. 1. vom 7. 1. 1933: „Sie bieten nicht nur der Küstenschiffahrt eine scharfe Konkurrenz, sondern schädigen außerdem noch den Umschlagsverkehr in den Seehäfen, wie Stettin und Hamburg, da die bisher mit den Tourlinien von den Randstaaten, Skandinavien etc. herangebrachten Güter nicht mehr in den Hafenplätzen umgeschlagen, sondern seitens dieser Motorschiffe in denselben Schiffsgefäßen nach dem Binnenlande weiterbefördert werden, weil sie seit einiger Zeit außer der reinen Küstenfahrt, auch noch den Verkehr zwischen Dänemark, Süd-Schweden und Berlin sowie den binnenländischen Elb- und Rheinhäfen aufgenommen haben".

Forstwirtschaft. Infolgedessen finden sich hier verhältnismäßig wenig große Städte, sondern viele kleine Städte und Ortschaften mit schlecht ausgebauten Häfen und unzureichenden Lade- und Löscheinrichtungen. Da diese Orte kein großes, stark besiedeltes Hinterland haben, ist ein Bezug in Dampferladungen nicht lohnend, da für diese eine volle Ausladung nur schwer möglich ist. Die Domäne der Motorseglerfahrt ist vor allen Dingen Dänemark, das für seine Viehwirtschaft einen starken Import an Futtermitteln braucht. Wie vor dem Kriege ist es auch heute den Tourlinien nicht gelungen, diesen Futtermitteltransport an sich zu reißen, da es für sie zu kostspielig und zeitraubend ist, um hier die Ladung einzunehmen bzw. zu löschen. Die Motorsegler mit ihrem kleinen Ladungsvolumen können aber für die einzelnen Häfen genügend Ladung bekommen, so daß sie nur einen oder höchstens zwei Häfen anzulaufen gezwungen sind. Infolgedessen können sie Ladungen zu einer Rate annehmen, die für die Tourlinien bei den hohen Kosten, die die regelmäßige Bedienung der Linie mit sich bringt, nicht annehmbar sind.

Für die großen Motorsegler besteht ferner die Möglichkeit, von der dänischen Küste nach Skandinavien zu fahren, um sich als Rückfracht Holzladungen zu sichern. Da die meisten Eigner dieser Schiffe ein Befähigungszeugnis als Kapitän oder Seesteuermann auf großer Fahrt oder als Kapitän auf kleiner Fahrt besitzen, sind sie berechtigt zur Fahrt in der ganzen Ostsee, sowie in der Nordsee bis 61° nördlicher Breite, im Englischen Kanal, im Bristol-Kanal, im St. Georgs-Kanal und in der Irischen See mit Einschluß der Clyde-Häfen. Infolgedessen läßt sich in der letzten Zeit beobachten, daß kleinere Holzladungen in einer Partie von Motorseglern nach England, Holland und Nordfrankreich abgefahren werden. Sie haben sich auf diesen Fahrten dank ihrer guten Eigenschaften glänzend bewährt, vor allem wegen ihrer Geschwindigkeit, die im Gegensatz zu den vielen alten Tour- und Trampdampfern, besonders bei gutem Wind, größer ist.

Nicht nur die Seehäfen werden von den Motorseglern bedient, sondern sie dringen auch in immer steigendem Maße in die Ströme und Kanäle ein. Man findet sie nicht nur auf der Oder und Elbe, sondern auch auf dem Rhein; hier dringen sie bereits in die Kanäle ein, da die großen Städte des Industriegebietes durch den Rhein-Herne-Kanal und Dortmund-Ems-Kanal direkt mit den Nord- und Ostseehäfen verbunden sind. Die Binnenschiffahrt spürt bereits diese Konkurrenz. So wird in einem Aufsatz [26]) über die Binnenschiffahrt geschrieben: „Aber nicht nur die Selbstfahrer der Binnenschiffahrt, auch die seetüchtigen sogenannten Motorsegler, die sowohl See- wie Binnenwasserstraßen befahren, haben gerade in den letzten Jahren ihren Verkehr, z. B. von Berlin über See

[26]) „Die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1932", von Dr. W. Teubert; siehe Hansa, 70. Jahrg., Heft 1, vom 7. 1. 1933.

zum Ruhrgebiet oder zur Ostsee erheblich vermehren können." In einem Aufsatz [27]) über die Lage der Rheinschiffahrt heißt es: „Neben dem regelmäßigen Rhein-See-Linienverkehr war eine Zunahme des Motorschiffsverkehrs (Küstenfahrer) von 150 bis 300 Tonnen zu beobachten". Auch ist man dazu übergegangen, direkte Linien zwischen See- und Binnenhäfen mit Motorseglern einzurichten. So wurde im Jahre 1931 die Skandia-Linie gegründet, die regelmäßige Linien zwischen Berlin einerseits und Kopenhagen, Gothenburg und Stockholm andererseits unterhält. Wenn diese Gründung auch noch vereinzelt dasteht, so ist doch mit einem weiteren Ausbau dieser Art zu rechnen. Gerade in dem Bestreben, aus erster Hand zu kaufen und die Möglichkeit, durch moderne Motorsegler die Waren über See weit ins Binnenland ohne Umladung zu schaffen, wird sich für die See- und Binnenschiffahrt noch sehr stark auswirken. Die Motorsegler werden in der Zukunft bei der Neuorientierung der gesamten Schiffahrt auf Grund ihrer Eigenschaften eine wichtige Rolle spielen.

cc) Die geringeren Betriebskosten der Motorsegler und ihre Folgen für die Gestaltung der Frachtrate.

Es ist den Tourdampfern nicht gelungen, sich einen Teil der Motorseglerladungen zu sichern, sondern die Motorsegler haben einen Teil der Dampferladungen an sich gerissen. Neben den bereits erwähnten Gründen spielt hier auch die Kostenfrage eine beachtenswerte Rolle. Durch den Ladungsschwund, der sich auch bei den kleinen Ladungen, wenn auch nicht in dem Ausmaße wie bei den Dampferladungen, bemerkbar macht, ist die Konkurrenz innerhalb der Küstenfahrt sehr groß, so daß auch viele Motorsegler aufliegen. Hierbei handelt es sich aber in der Hauptsache um kleinere veraltete Fahrzeuge, die höchstens mit einem kleinen Hilfsmotor ausgerüstet sind.

Auch innerhalb der Küstenfahrt sind die Frachten sehr niedrig und gegen den Vorkriegsstand bis zu 50 % gesunken. Die modernen Motorsegler haben den Trampdampfern und vor allen Dingen den Tourdampfern gegenüber geringere Kosten, so daß sie mit ihnen konkurrieren bzw. die Raten unterbieten können. Da die Kapitäne der Motorsegler fast ausschließlich Eigner der Schiffe sind, haben sie ein Interesse daran, die allgemeinen Kosten möglichst niedrig zu halten. Die Fahrzeuge unter 100 N.R.T. genießen bei der Staffelung der Gebühren bei der Durchfahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal ermäßigte Sätze, was sich bei einer häufigen Inanspruchnahme des Kanals sehr stark auswirkt. Auch in bezug auf die Zinsen haben die Motorsegler den Tramp- und Tourdamp-

---

[27]) „Rheinschiffahrt 1932" von Kurt Hill; siehe Hansa, 70. Jahrg., Heft 1 vom 7. 1. 1933.

fern gegenüber einen Vorteil. Sie sind nämlich bei den Schiffer-Gilden versichert, wo der Zinssatz 3 bis 4 % beträgt gegen 10 bis 12 % bei den Dampfern.[28]) Diese werden wegen ihrer Größe nicht von den Gilden aufgenommen, sondern sind auf die großen Versicherungsgesellschaften angewiesen. Zwar ist die Besatzung eines Motorseglers wegen der Bedienung der Segel relativ stärker als bei den Dampfern; diese Mehrkosten werden aber wettgemacht durch den Wegfall des teueren Maschinenpersonals, da der Kapitän nach der neuen Schiffsbesetzungsordnung, falls er das Befähigungszeugnis C 1 — Seemotorführer — besitzt, berechtigt ist, Motorenanlagen bis zu 150 PS selbständig zu bedienen. Auch ist die Bearbeitung der Ladung durch die eigene Besatzung bedeutend leichter als auf den Dampfern, so daß sich auch hier Ersparnisse ergeben. Von besonderer Wichtigkeit für die Kostenfrage ist aber die Ausladung des Schiffes. Während die Trampdampfer und auch die Liniendampfer sehr oft eine Vollausladung nicht erreichen können und eine gewisse Leerfracht tragen müssen, ist die volle Beladung bei den Motorseglern fast immer erreichbar. Zwar müssen sie oft mehrere Häfen zur Kompletierung der Ladung anlaufen, was für sie aber wegen ihres geringen Tiefgangs besser möglich ist als für die Tour- und Trampdampfer, die mehrere nebeneinander liegende Häfen entweder überhaupt nicht oder nur mit Unterstützung eines Lotsen anlaufen können. Gegenüber den Linienreedereien besitzen sie den großen Vorteil, daß sie nicht mit den Kosten belastet sind, die mit der Aufrechterhaltung und genauen Innehaltung der Reisen verknüpft sind. Schließlich haben die modernen Motorsegler infolge ihrer Schnelligkeit und leichteren Auslademöglichkeit den Vorteil, daß sie mehr Reisen als der langsame Trampdampfer innerhalb einer Betriebsperiode durchführen und dadurch eine niedrigere Rate wettmachen können. So ergeben sich viele Vorteile, die in der heutigen Zeit besonders schwer ins Gewicht fallen. Schließlich muß noch eine wichtige, nicht zu unterschätzende Tatsache erwähnt werden. Der Kapitän ist gleichzeitig Besitzer des Schiffes und deshalb stets darauf bedacht, das Schiff in Fahrt zu halten. Er wird, wenn er wirtschaftlich geschult ist, stets bemüht sein, Ladung zu erhalten, während der Kapitän eines Trampdampfers nicht unmittelbar an der Reise interessiert ist.

4. Zusammenfassung.

Das Eindringen von Außenseitertonnage in die Ostseefahrt ist als ein typisches Zeichen der allgemeinen Wirtschaftslage anzusehen. Mit der Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage wird sie sich zum allergrößten Teil aus der Ostseefahrt zurückziehen. Die Ostsee ist ihrer ganzen Lage,

---

[28]) Die Zinssätze wurden mir vom „Verband Deutscher Küstenschiffer", Altona, mitgeteilt.

sowie der gesamten Wirtschaftsstruktur nach als das Betätigungsfeld der an sie grenzenden seeschiffahrtstreibenden Länder und der mit ihnen Handel treibenden Länder (England — Kohle) zu betrachten. Mit der Rückkehr normaler Wirtschaftsverhältnisse werden die Reeder der in der Ostseefahrt beschäftigten Tonnage mit Außenseitern kaum mehr zu rechnen haben.

Ernster ist die Konkurrenz der Handelsflotte, die von den neuen Ostseestaaten geschaffen wurde, zu beurteilen. Diese Staaten werden auch weiterhin die eingeschlagene Verkehrspolitik verfolgen. Infolgedessen muß damit gerechnet werden, daß die deutsche Flotte ihren Anteil an den Verschiffungen, den sie vor dem Kriege hatte, nicht wieder erreichen kann. Aus der Politik der Randstaaten, sich verkehrspolitisch unabhängig von fremden Schiffahrtsnationen zu machen, haben sich schon strukturelle Veränderungen ergeben.

Der moderne Motorsegler wird sich aus der großen Küstenfahrt nicht mehr verdrängen lassen. Die kleinen Reedereien können dieser Konkurrenz nur begegnen, wenn sie ihre alten unwirtschaftlichen Dampfer durch moderne Tonnage — Motorsegler — ersetzen.

B. Die Nachfrageseite.

I. Die Schrumpfung des Güterverkehrs.

Während die Tonnage in den Nachkriegsjahren von Jahr zu Jahr anwuchs, schrumpfte der Güterverkehr von Jahr zu Jahr zusammen. Im Jahre 1930 lag er ca. 25 % unter dem Vorkriegsstand und ging in den Jahren 1931 und 1932 noch mehr zurück; für das Jahr 1932 war ein Rückgang von etwa 10 % gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Dieser Rückgang des Güterverkehrs brachte es mit sich, daß ein Teil der atlantischen Tramptonnage infolge des Rückganges der Gütermenge (La Plata — Südamerika und Australien) nach der Ostsee abwanderte.

Der Rückgang des Güterverkehrs sowohl im Welthandel als auch im Ostseehandel beruht auf verschiedenen Ursachen, unter denen die Autarkiebestrebungen, hoher Zollschutz, Kontingentierungsmaßnahmen und Devisenzwangswirtschaft als die wichtigsten hervorzuheben sind.

Nach dem Kriege machten sich in vielen Ländern Bestrebungen bemerkbar, sich möglichst unabhängig vom Auslande zu machen. Vor allen Dingen wurden in Amerika die Autarkiebestrebungen gefördert. Für eine vollständige Autarkie ist an und für sich nur Amerika geschaffen, da es alle Rohstoffe außer Kautschuk im eigenen Lande besitzt. Die Autarkiebestrebungen, die nach dem Kriege auch bei einigen Ostseeländern einsetzten, ließen sich nicht durchführen, da diese Staaten auf die Einfuhr notwendiger Rohstoffe angewiesen sind. (Skandinavien — landwirtschaftliche Produkte, Ostsee-Randstaaten — industrielle Produkte.)

Die Einführung der Autarkie hat für die Seeschiffahrt eine nachteilige Wirkung, da sie den Güterverkehr einschränkt. Eine Einfuhr von Waren findet nicht statt, auf der anderen Seite ist auch keine nennenswerte Ausfuhr möglich, da andere Länder die Erzeugnisse nicht abnehmen würden, wenn sie selbst nicht in der Lage sind, nach diesem Lande Waren auszuführen.

Da nun eine vollständige Autarkie für die Ostseeländer nicht möglich ist, errichtete man zum Schutze einiger Industrie- und Handelszweige hohe Zollmauern, um die Einfuhr von bestimmten Gütern zu unterbinden. Bei der Einführung hoher Schutzzölle wird übersehen, daß derartige Maßnahmen neben einem Rückgang der Einfuhr auch einen Rückgang der Ausfuhr zur Folge haben, weil die betreffenden Länder, um eine Herabsetzung der hohen Zollsätze zu erreichen, zu Gegenmaßregeln über-

gehen. Sie erhöhen die Zollsätze derjenigen Güter, die von jenem Lande am meisten eingeführt werden. In einigen Ländern, z. B. Deutschland — Polen, kam es zu einem langjährigen Zollkriege, der den Handel und Verkehr zwischen den beiden benachbarten Ländern schwer schädigte.

Eine weitere Verschärfung erfuhr der Güteraustausch durch die Kontingentierungsmaßnahmen einzelner Länder. Die Einfuhr bestimmter Güter wurde auf eine bestimmte Höhe festgelegt. Zum Schutze der deutschen Landwirtschaft setzte die Reichsregierung im Jahre 1932 für landwirtschaftliche Produkte Kontingentierungen fest. Ebenso wie hohe Schutzzölle rufen auch Kontingentierungsmaßnahmen heftigen Widerstand der beteiligten Länder hervor. Bereits die Ankündigung von Kontingentierungen durch die Reichsregierung wirkte sich für die deutsche Ausfuhr ungünstig aus, weil dadurch der bereits zurückgegangene Export nach England und den Ostseestaaten weiter sank. Wenn auch durch Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Staaten zum Teil die angekündigten Gegenmaßnahmen — Boykott deutscher Waren, Einfuhrbeschränkungen — glücklicherweise nicht eingetreten sind, so hat es doch England durch geschickte Ausnutzung der Situation verstanden, seinen Handelsverkehr nach den Ostseestaaten auf Kosten des deutschen Handels und der deutschen Seeschiffahrt auszubauen.

Sodann erfuhren Handel und Verkehr eine Hemmung durch die Devisenzwangswirtschaft. Infolge der starken Auslandsverschuldung war Deutschland, um seinen Verpflichtungen wegen des Rückganges der Ausfuhr nachzukommen, gezwungen, die Einfuhr durch Festsetzung einer bestimmten Zuteilungsquote an Devisen einzuschränken. Während im Jahre 1932 die Quoten noch 50—80 % betrugen, ist sie für den Monat Juni ds. Js. auf 10 % festgesetzt worden. Durch diese Maßnahmen ist besonders die Einfuhr von skandinavischem und russischem Holz stark zurückgegangen.

Nicht nur die deutsche Ein- und Ausfuhr über die Ostsee ist geringer geworden, sondern auch die über die Ostsee versandten Güter der anderen Länder sind mengenmäßig zurückgegangen, da die Ostseerandstaaten, um ihre eigene Industrie auszubauen, hohe Zollmauern errichteten. Nur die Ausfuhr von Holz hat sich gegenüber dem Vorkriegsstand behauptet. Über den Rückgang des Güterverkehrs wird in der Hansa geschrieben:[29]) „Denn leider muß ein Rückblick auf das Betriebsjahr 1933 feststellen, daß im allgemeinen die schon in den letzten Jahren maßgebenden Depressionsgründe weiter wirksam bleiben. Überall hemmen Handelsbeschränkungen der verschiedensten Art die Entwicklung des Seeverkehrs. Nirgends ist von Abbau, vielfach von Verschärfung die Rede. Zollmaßnahmen, Einfuhrbeschränkungen, Kontingentierungen, Monopol,

[29]) Hansa, 71. Jahrg., Nr. 1 vom 6. 1. 1934: „Die deutsche Ostsee-Schiffahrt 1933“ von Dr. G. Behm, Stettin, S. 12.

vor allem aber Devisenregelungen mannigfachster Art, all das vereinigt sich, um den Warenaustausch zu drosseln. Unverändert scharf ist deshalb das Mißverhältnis zwischen der Tonnage, die überall mit Ausnahme Deutschlands — künstlich über den Vorkriegsstand hinaus gesteigert wurde, und dem Handelsvolumen, das ohnedies durch die Kriegsfolgen und Nachkriegswirren bereits stärkste Schrumpfung erfahren hatte."

Leider ist mit einem Abbau der verschiedenen handelspolitischen Maßnahmen vorläufig nicht zu rechnen, weil eine Verständigung unter den Völkern trotz aller Versuche — Weltwirtschaftskonferenz — nicht möglich ist. Überall begegnet man Mißtrauen, das einen Austausch von Gütern hemmt. Vor allen Dingen hat die deutsche Ausfuhr seit dem letzten Jahre erheblich unter den Boykottmaßnahmen der anderen Länder zu leiden. Statt die Arbeit der neuen Regierung abzuwarten, wurde mit allen Mitteln versucht, die deutsche Ausfuhr zu schädigen. Hierbei wird nicht bedacht, daß die Bezahlung der Auslandsschulden nur durch eine gesteigerte Ausfuhr möglich ist. Statt die deutschen Waren abzunehmen, damit Deutschland in der Lage ist, seinen Verpflichtungen nachzukommen und Rohstoffe einzuführen, werden deutsche Waren boykottiert. Die Folge dieser kurzsichtigen Politik ist, daß Deutschland gezwungen ist, nur die allernotwendigsten Rohstoffe einzuführen.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Schrumpfung des Güterverkehrs, sowohl des Weltgüterverkehrs als auch des Güterverkehrs über die Ostsee, zu verhindern, ist nur zu erreichen, wenn unter den Völkern der Wille vorhanden ist, sich über die einzelnen mit dem Handel und Verkehr zusammenhängenden Fragen zu verständigen. Erst wenn das Verschuldungsproblem gelöst ist und ein Abbau der handelspolitischen Maßnahmen vorgenommen wird, ist mit einem Anwachsen des Güterverkehrs zu rechnen. Ein verstärkter Güterverkehr würde der Schiffahrt größere Beschäftigung geben und dadurch dazu beitragen, daß die einzelnen Reeder wieder mit auskömmlichen Raten rechnen können.

II. Die Stellung Rußlands im Holzmarkt und in der Seeschiffahrt in ihrer Auswirkung auf die Ostseeschiffahrt.

Nach dem Kriege erfuhr — wie bereits in der Einleitung erwähnt — die russische Wirtschaft eine vollständige Umwälzung durch die Einführung einer neuen Wirtschaftsauffassung. Diese Änderung ist für die Ostseeschiffahrt von grundsätzlicher Bedeutung geworden. Die Verladung des russischen Holzes, dessen Ausfuhr von Jahr zu Jahr gesteigert wird, wird nicht mehr durch private Hand vorgenommen. An ihre Stelle tritt ein einziger Großverlader, der für die Verladung der großen Holzmengen umfangreiche Tonnage benötigt. In diesem Kapitel sollen alle Veränderungen,

die sich für die Ostseeschiffahrt durch die Nachfrage nach Tonnage von seiten der russischen Befrachtungsbehörde ergeben haben, besprochen werden.

1. Die russische Wirtschaftspolitik und ihre Auswirkung auf die Schiffahrt.

Die russische Wirtschaftspolitik ist auf dem kommunistischen Prinzip aufgebaut. Die gesamte Produktion wird nach einem einheitlichen Plan durch Staatsorgane geregelt — Planwirtschaft. Infolgedessen liegt auch die Regulierung der Ein- und Ausfuhr in der Hand des Staates oder den mit seiner Hilfe gegründeten Organisationen. Sämtliche Ein- und Verkäufe werden deshalb durch das Handelskommissariat in Moskau getätigt. Da nun diese Behörde von der Zentrale aus keinen Überblick über die Marktlage in den einzelnen auswärtigen Ländern haben kann, sind in den Hauptstädten der größeren Länder des Auslandes Handelsvertretungen gegründet, die im Auftrage des Handelskommissariats mit den Kaufleuten in Verbindung treten und nach Anweisung Geschäfte tätigen. Die Privatinitiative ist vollständig ausgeschaltet. Diese Politik wird konsequent auf den Verkehr übertragen. Sämtliche Verschiffungen werden ebenfalls durch die vom Staat dazu berufenen Organisationen vorgenommen. Das Ziel der russischen Verkehrspolitik ist natürlich die Gründung einer großen Handelsflotte, die in der Lage ist, den gesamten Güterverkehr zu bewältigen. Infolge dieser Wirtschaftsverfassung wird naturgemäß die Verschiffung des Holzes über die Ostsee und vom Weißen Meer fast restlos durch die russische Befrachtungsbehörde vorgenommen. Dieses System hat für Rußland einen großen Vorteil. Dieser besteht darin, daß Rußland als ein Großbefrachter und Makler zugleich auftritt. Es kann infolgedessen leichter seine Wünsche und Forderungen durchsetzen, weil ihm eine Vielheit fremder Reeder entgegentritt, da es in der Ostseefahrt neben einigen Großreedern viele mittlere und auch sehr viele kleine Reedereien gibt. Dieser Vorteil wird noch dadurch erhöht, daß die Reeder infolge der herrschenden Krise vielfach gezwungen sind, sich recht bald den Wünschen der russischen Befrachtungsbehörde zu fügen. Wegen ihrer vielfach angespannten finanziellen Lage sind sie oft nicht imstande, durch Zurückhalten ihrer Tonnage auf Rußland einen Druck auszuüben.

Hierzu wird aus Reedereikreisen geschrieben: [30]) „Da ist vor allem die restlose Zentralisierung der Befrachtung hinsichtlich der Ausfuhrmengen der russischen Staatswirtschaft zu nennen. Die Macht, die hierdurch bei den russischen Befrachtungskontoren vereinigt ist, wird naturgemäß in einseitiger Weise zu Ungunsten der Schiffahrt ausgenutzt. Eine gleich straffe Zusammenfassung der Reederseite ist bei

---

[30]) Hansa, 71. Jahrg., Nr. 1 vom 6. 1. 1934: „Die deutsche Ostsee-Schiffahrt 1933“ von Dr. G. Behm, Stettin, S. 14.

den vielfach widerstreitenden Interessen der einzelnen Reedergruppen unmöglich, und so ergibt sich, insbesondere für den russischen Holzmarkt, ein Tiefstand der Frachten, der solche Fahrten, wenigstens für kleinere Räume, zu absolut verlustbringenden macht."

2. Die Holzverschiffungen Rußlands und der nordischen Länder.

Das bedeutendste Ausfuhrgut der skandinavischen Länder und Rußlands über die Ostsee und das Weiße Meer ist Holz. Während bei Finnland und Schweden der Holzverkauf im freien Handel durchgeführt wird, ruht bei Rußland der Holzabsatz in der Hand des Staates. Der gesamte russische Waldbestand ist in den Händen einzelner Trusts, die in ihrem Gebiet die Menge des jährlich zu schlagenden Holzes bestimmen. Für das nördliche und nordwestliche Gebiet sind zwei große Trusts gebildet „Seweroless" (Nordholztrust) und „Sewsapless" (Nordwesttrust). Der Verkauf der von diesen Trusts bereitgestellten Holzmengen wird zum größten Teil durch die Aktiengesellschaft „Exportless" (Holzexport) vorgenommen. Die Aktionäre dieser Gesellschaft sind die großen Holztrusts der Sowjetunion, wie auch das Handelskommissariat der U.S.S.R. und der oberste Volkswirtschaftsrat. Es ist also der gesamte Holzexport in der Exportless zentralisiert. Im Auslande werden die Verkäufe durch die einzelnen staatlichen russischen Handelsvertretungen getätigt.[31]) In dem Fünfjahresplan, der der Wiederaufrichtung der gesamten Industrie und des Handels dienen soll, ist besonders auf den Holzexport großes Gewicht gelegt worden. Nach dem Plan soll sich die Produktion an Schnittmaterial 1928/29 auf 11,5 Millionen cbm und 1932/33 auf 30 Millionen cbm stellen. Bereits in dem Wirtschaftsjahr 1928/29 erreichte der Holzexport der Sowjetunion wertmäßig etwa 140 Millionen Rubel und stand damit an der Spitze der Warenausfuhr. In großem Ausmaß wird die Holzausfuhr über die Ostsee, das Weiße Meer und die Kara-See gefördert. Als Beispiel für die großen Anstrengungen Rußlands, im Holzexport eine führende Stellung einzunehmen, möge die Tatsache dienen, daß die Sowjetunion jedes Jahr eine Kara-See-Expedition durchführt, um die Güter Sibiriens, vor allen Dingen Holz, die an den Umschlagsplätzen des Ob und des Jenissey aufgestapelt sind, dem Welthandel zuzuführen.[32]) Ferner geht Rußlands Bestreben dahin, sämtliche Verschiffungen über die Ostsee von Leningrad aus vorzunehmen. Infolgedessen wurde

---

[31]) Zinghaus-Victor: „Die Holzbearbeitungsindustrie der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken (U. d. S. S. R.) unter besonderer Berücksichtigung des sowjet-russischen Holzexports. Jena 1929.

[32]) Die Angaben sind entnommen dem „Wirtschaftsdienst", 15. Jahrg., Heft 23 vom 6. 6. 1930: „Holzexport und Holzbeschaffungskampagne von P. Garwy.

dieser Hafen mit einem Kostenaufwand von mehr als 100 Millionen Rubel als Holzhafen ausgebaut.[33]) Zwei Holzhäfen sind angelegt worden, und zwar der eine für 19 große Dampfer an einer besonderen Holzmole. Dieser Holzhafen verfügt über 19 Kräne, 30 Hebewerke und 12 Schwebebahnen. Mit Hilfe dieser Anlagen wird das mit der Bahn herangeschaffte Holz auf dem vorgelagerten Holzplatz sortiert und verladen. Der zweite Holzhafen wurde auf der Turuchtanski-Insel angelegt, wo 9 Anlegeplätze für große Dampfer vorhanden sind. Unter Verwendung einiger alter Kaistrecken können jetzt gleichzeitig 30 bis 40 große Dampfer in Leningrad laden. Infolge dieses Hafenausbaues hat sich der Holzumschlag sehr gehoben. Die Holzausfuhr über Leningrad betrug:

1927	619 200 T. Holz
1928	1 020 000 „ „
1929	1 956 000 „ „
1930	2 200 000 „ „
1931	2 300 000 „ „
1932	2 500 000 „ „

Um ein Bild über die Holzausfuhr Rußlands seit dem Jahre 1924 zu gewinnen, ist nachstehend eine Tabelle über diese Ausfuhr aufgestellt. Zum Vergleich sind die Angaben von Finnland und Schweden beigefügt.[34])

Die Holzausfuhr Rußlands im Vergleich zu der Finnlands und Schwedens.
In 1000 cbm.

Jahr:	Rußland:	Finnland:	Schweden:
1913	10 358	8 590	6 805
1924	3 377	7 845	5 600
1925	3 713	8 558	5 695
1926	3 157	8 925	5 050
1927	4 207	10 525	5 910
1928	5 486	9 891	6 438
1929	7 890	10 100	6 800
1930	9 868	9 100	6 500

Aus der Tabelle ist ersichtlich, daß die Holzausfuhr Rußlands von Jahr zu Jahr zugenommen hat und bereits 1930 dicht an den Vorkriegsstand herankommt. Im Gegensatz hierzu hat die Entwicklung der

---

[33]) Alle folgenden Angaben sind entnommen der Hansa, 70. Jahrg., Nr. 3 vom 21. 1. 1933: „Die russische Holzausfuhr über Leningrad“.

[34]) Entnommen der „Volkswirtschaft der U. S. S. R.“, Jahrg. 1931.

Holzausfuhr Finnlands und Schwedens nicht gleichen Schritt gehalten, sie zeigt vielmehr im Jahre 1930 gegenüber 1929 eine Abschwächung. Dies wird sich in den nächsten Jahren noch stärker auswirken, da die finnischen und schwedischen Holzexporteure beschlossen haben, vorläufig 20 % weniger Holz einzuschneiden, weil sie infolge der hohen Bewirtschaftungskosten der Wälder der russischen Konkurrenz nicht gewachsen sind, während Rußland infolge seiner riesigen Waldbestände noch aus dem Vollen schöpfen kann. Um auch ein Bild über die Schnittholzausfuhr der Länder, die Holz über die Ostsee exportieren, zu erhalten, sei noch die folgende Tabelle angeführt: [35])

(in 1000 stds.)	1932	1931 [36])
Rußland	950	960
Finnland	736	785
Schweden	700	750
Lettland	90	120
Polen	150	260
Memel und Litauen	70	25
Estland	30	40

3. Die Verschiffungsmethoden in der Holzfahrt.

Bevor ich auf die Veränderungen eingehe, die sich in der Nachkriegszeit in den Verschiffungsmethoden für Holz durch Rußland ergeben haben, werden vorher in einem besonderen Abschnitt die Verschiffungsmethoden in der Holzfahrt von Skandinavien behandelt, um den grundsätzlichen Gegensatz, der zwischen Skandinavien und Rußland bei der Verschiffung des Holzes besteht, schärfer herauszustellen.

a) Die Verschiffungsmethoden in der Holzfahrt von Skandinavien.

Die Aufnahme von Tonnage für die Verschiffung des Holzes von Skandinavien wird auf dem freien Frachtenmarkt vorgenommen. Der Hauptsitz des internationalen Frachtgeschäfts ist London. Auch für die Ostsee und das Weiße Meer wird auf dem Londoner Frachtenmarkt der größte Teil der benötigten Tonnage aufgenommen, da in London bzw. den englischen Hauptplätzen, die bedeutendsten Frachtenmakler ihren Sitz haben. Ein großer Teil der benötigten Tonnage wird an der Londoner Frachtenbörse — der Baltic Exchange —, an der sich täglich zur bestimmten Stunde Reeder und Frachtenmakler treffen, aufgenommen. Daneben werden von größeren Maklerfirmen Frachtenlisten aufgestellt, die an

[35]) Entnommen: Hansa, 70. Jahrg., Nr. 9 vom 4. 3. 1933.
[36]) 1 Standard (std) = 4,672 cbm.

Reeder und befreundete Makler versandt werden. Die Befrachter geben die Menge und Art des gekauften Holzes ihrem Makler auf, der sie mittels Frachtenlisten dem Reeder oder befreundeten Makler weitergibt. Während vor dem Kriege an vielen deutschen Küstenplätzen örtliche Makler mit der Vermittelung des Frachtabschlusses beauftragt wurden, schließen in letzter Zeit die Reeder mit Londoner Maklern auf direktem Wege ab. Sie lassen sich hierbei von zwei Gesichtspunkten leiten. In den letzten Jahren konzentriert sich immer mehr auf dem Londoner Markt das Ladungsangebot, da Rußland den größten Teil seiner Tonnage über London aufnimmt. Außerdem wollen die Reeder die Vermittelungsgebühr der örtlichen Makler bei den niedrigen Frachtsätzen sparen. Bei den kleinen Reedereien, die ein bis zwei kleinere Schiffe besitzen, ist oft der Kapitän befugt, an Ort und Stelle (Löschplatz) eine neue Ladung zu suchen. In der Holzfahrt von Skandinavien ist die gebräuchlichste Befrachtungsart in der heutigen Zeit die auf Reisebasis. Vor der einsetzenden Krise auf dem Frachtenmarkt im Jahre 1930 wurde häufig ein Schiff für die nacheinander folgende Abnahme einer größeren Partie Holz gechartert. Jedoch ist man heute davon abgekommen, weil der Befrachter bei einem derartigen Geschäft infolge der sinkenden Ratentendenz große Verluste erleidet. Auch ist man heute dazu übergegangen, bei der Festsetzung der Frachtrate eine Valutaklausel in den Chartervertrag aufzunehmen, um sich gegen etwaige Veränderungen des englischen Pfundes zu sichern. Während in der Hauptverschiffungszeit meistens fob gekauft wird, wobei der Käufer sich selbst um die Aufnahme der in Frage kommenden Tonnage kümmern muß, wird bei eow-Ladungen — erstes offenes Wasser — häufig cif gekauft. In diesem Falle hat der Verkäufer für die Aufnahme von Tonnage Sorge zu tragen. Dies hat seinen Grund darin, daß in der Holzfahrt von Finnland und Schweden noch Segler beschäftigt sind, die bereits im Laufe des Winters eine Ladung einnehmen, um bei der ersten passenden Gelegenheit abzusegeln.

Für die Frachtratenentwicklung in der Holzfahrt ist noch eine Tatsache hervorzuheben. In der Hauptverschiffungszeit — Juli bis September — gehen viele Schiffe, falls sie in der Kohlen- und Getreidefahrt keine lohnende Beschäftigung finden, in Ballast nach den Holzabladeplätzen, um dort Ladung zu suchen. Hierdurch wird ein Druck auf die normale Frachtratenentwicklung ausgeübt, weil jetzt eine größere Menge sofort verfügbarer Tonnage vorhanden ist. Im Gegensatz zu Rußland befinden sich längs der skandinavischen Küste zahlreiche Abladeplätze der einzelnen Sägemühlen, so daß die Reeder in den meisten Fällen eine Ladung für die in Ballast nach Skandinavien gesandten Schiffe erhalten. Die Befrachtung geschieht hierbei immer durch den Reeder, weil er sich die letzte Entscheidung vorbehält, um die Gebühr des örtlichen Maklers zu sparen. Der Reeder schließt nur dann mit dem Makler direkt, wenn dieser von dem Befrachter den Auftrag erhalten hat, ein Schiff zu suchen.

Die Aufnahme von Tonnage für die Holzfahrt von Skandinavien wird von den Maklern bevorzugt, weil sie es hier mit dem freien Frachtenmarkt zu tun haben. Sie liegt in den Händen von Privatpersonen, während sie in Rußland durch vom Staat eingesetzte Behörden vorgenommen wird. Besonders der englische Makler hat ein reges Interesse daran, daß die Holzabladung von Skandinavien auf Kosten Rußlands gesteigert wird, weil die Tonnage fast ausschließlich auf dem freien Frachtenmarkt aufgenommen wird, während Rußland nicht ausschließlich den Londoner Markt bevorzugt, sondern die benötigte Tonnage häufig unter Umgehung der Makler auch an anderen Plätzen aufnimmt.

b) Die Verschiffungsmethoden Rußlands.

Da in Rußland die Aufnahme der Tonnage im Gegensatz zu Skandinavien von einer Zentrale aus vorgenommen wird, so muß, bevor auf die russischen Verschiffungsmethoden eingegangen wird, vorher die Organisation dieser Zentrale aufgezeigt werden.

aa) Die Organisation der russischen Befrachtungsbehörde.

Infolge der großen Holz- und Getreideabladungen erlangte der russische Markt für die Trampschiffahrt eine immer größere Bedeutung, weil er der einzige war, der in einer Zeit ständig sinkender Nachfrage vermehrte Tonnage aufnahm. Nach russischen Angaben [37]) wurden im Jahre 1930 aus den Häfen der Sowjetunion 14,5 Mill. Tonnen und 1931 14,7 Mill. Tonnen an Gütern aller Art durch fremde Schiffe verladen. Bei diesen Abladungen überwogen die Massengüter und zwar Holz und Getreide. Während 1930 der Anteil der Holzladungen 39 %, der Getreideladungen 31 % aller russischen Verschiffungen betrug, gestaltete sich für 1931 das Verhältnis umgekehrt, Holz 31 %, Getreide 37 %. Diese beiden Posten vereinigen Zweidrittel der Totaltonnage auf sich und sind dadurch von entscheidender Bedeutung für die Charterpolitik. Da die russische Handelsflotte noch nicht in der Lage ist, diese Warenmengen mit eigenen Schiffen abzufahren, sieht sich Rußland gezwungen, fremde Tonnage in Charter aufzunehmen. Dies geschieht unter drei Bedingungen, nämlich auf Zeitcharter, auf Generalvertrag und auf Reisebasis. Der Anteil der verschiedenen Befrachtungsverträge an dem gesamten Holztransport vom Weißen Meer und von der Ostsee war folgender:

---

[37]) Die Angaben nebst Tabelle sind entnommen der Scandinavian Shipping Gazette, Vol. XVI., 1932. „Russian Problems" Nr. 33 vom 10. 8. 1932.

(Für das Weiße Meer sind Vergleichsziffern für 1930 nicht vorhanden):

Angaben in % — %.

	Weißes Meer 1931	Baltikum 1930	Baltikum 1931
Reisecharter	47,88	19,1	55,4
Generalvertrag	27,94	60,6	21,7
Zeitcharter	14,95	11,1	9,7
Fob-Geschäfte	8,40	7,5	8,5
Verladen m. Sowjetschiff.	0,83	1,7	4,7

Die Zentrale der russischen Befrachtungsbehörde ist der Sovfrachttransport (Soviet Governments Chartering Bureau) und befindet sich in Moskau, wo sie mit der Exportless eng zusammenarbeitet. Um nun einen Marktüberblick zu erhalten und möglichst vorteilhaft zu chartern, errichtete sie an den wichtigsten Hafenplätzen der bedeutendsten schiffahrttreibenden Länder Agenturen, wie z. B. in Hamburg, Oslo, Stockholm, Riga, London usw. Diese einzelnen Agenturen haben in erster Linie die Aufgabe, mit den Reedern des betreffenden Landes Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen und nach Weisung der obersten Zentrale Schiffe des betreffenden Landes zu chartern. Vor allen Dingen haben sie auch die Aufgabe, die Stimmung und Haltung der Reeder zu erforschen, damit die Sovfrachttransport über die jeweilige Marktlage genau orientiert ist.

Eine größere Bedeutung kommt der Agentur in London zu, der Anglo-Soviet Shipping Company. Diese Agentur tritt als offizieller Zeitcharterer auf, nach dessen Anweisungen die anderen russischen Frachtkontore handeln. Sie unterscheidet sich aber noch von den anderen Agenturen dadurch, daß sie neben englischen Schiffen auch Dampfer anderer Nationen auf Reisebasis chartert, weil einerseits London als Weltchartermarkt die allgemeine Frachtenlage am besten wiedergibt, andererseits die englischen Schiffsmakler — besonders im Jahre 1932 — eine größere Berücksichtigung des englischen Marktes forderten, dem sich Rußland auf Dauer infolge seiner eigenartigen Stellung zu England (vgl. Kap. B. III) nicht entziehen konnte.

bb) Die verschiedenen Befrachtungsarten und ihre Anwendung bei der Holzfahrt.

Der prozentuelle Anteil der russischen Handelsflotte an dem Holztransport ist noch gering. Er betrug von Leningrad im Jahre 1930 1,7 % und 1931 4,7 %, vom Weißen Meer 0,83 %. Obwohl der russische Anteil gewachsen ist, ist Rußland für den Transport seiner Massengüter noch auf viele Jahre hinaus auf fremde Tonnage angewiesen, bis das Ziel, die

Ein- und Ausfuhr mit eigenen Schiffen zu bewältigen, erreicht ist. Die Befrachtung der fehlenden Tonnage wird von der russischen Befrachtungsbehörde auf dreifache Art vorgenommen: auf Zeitcharter, auf Generalvertrag und auf Reisebasis.

Es wird im folgenden aufgezeigt, welche Erfahrungen die russische Behörde bei den einzelnen Befrachtungsarten gemacht hat. Ferner werden auch die Methoden, die von dieser Behörde angewendet wurden, um die Frachten in ihrem Sinne zu beeinflussen, besprochen. Außerdem wird noch kurz auf die Forderung der Reederverbände, die Befrachtung durch den Empfänger — fob — vornehmen zu lassen, eingegangen.

α) Die Zeitcharter.

Um den Abtransport des Holzes durchführen zu können, ist die russische Befrachtungsbehörde gezwungen, fremde Tonnage zu chartern. In erster Linie dient zur Vergrößerung der eigenen Flotte die Aufnahme von Schiffen für mehrere aufeinanderfolgende Reisen, also für eine gewisse Zeit. Es handelt sich bei der Zeitcharter um die Überlassung eines Schiffes an den Zeitbefrachter zur Verwendung gegen Entgelt (Time charter hire), wobei bestimmte Verkehrsgebiete in den allermeisten Fällen vertraglich festgelegt sind. Der Zeitbefrachter ist also für eine bestimmte Zeit Besitzer des Schiffes und kann während dieser Zeit über das Schiff innerhalb der vereinbarten Grenzen frei verfügen. Die Aufnahme von Zeitchartertonnage hat in der Holzfahrt von Leningrad und dem Weißen Meer eine erhebliche Rolle gespielt. 1931 betrug der Prozentsatz der Zeitcharter an den gesamten Holzverschiffungen vom Weißen Meere 14,95 %, von Leningrad 9,7 % gegen 11,1 % im Jahre 1930. (Für die Fahrt vom Weißen Meer sind von russischer Seite keine Vergleichsziffern gegeben.) Es ist also eine Abnahme in dieser Befrachtungsart festzustellen. Während 1930 etwa 190 Schiffe in Zeitcharter beschäftigt waren, waren es 1931 nur etwa 75, eine Zahl, die im Jahre 1932 auf etwa 30 sank. Die Ursache für diesen Rückgang liegt in den schlechten Erfahrungen, die von den Russen mit dieser Tonnage gemacht worden sind. Von der russischen Befrachtungsbehörde wurde Zeitchartertonnage aus folgenden Gründen aufgenommen: Bei den Verschiffungen von großen Holzmengen mit den verschiedensten Stärken und Längen ist die Befrachtung von Schiffen auf Reisebasis oft nur durch eine verhältnismäßig hohe Rate zu erreichen. Hinzu kommt, daß häufig eine Partie an verschiedenen Plätzen geladen bzw. in mehreren Häfen gelöscht werden muß, wofür nur Schiffe mit höheren Raten zu erhalten sind. Infolgedessen dient die Zeitchartertonnage dazu, durch Verschiffung solcher Partien in Verbindung mit eigenen Schiffen auf die Raten der Schiffe mit einer Einzelreise zu drücken und ein Anziehen derselben nach Möglichkeit zu verhindern. Sie werden dadurch zu einer Ergänzung der Sowjettonnage.

Trotz dieser Vorteile haben die Russen mit dieser Befrachtungsart sehr schlechte Erfahrungen gemacht und sich auch nicht gescheut, offen die Ursachen bekannt zu geben.[38]) Denn um gegen die Schiffe auf Reisebasis konkurrieren zu können, mußten die russischen Befrachter verhältnismäßig billig chartern. Folglich bekamen sie für die Raten, die sie anlegten, im großen und ganzen schlechte Tonnage. Vor allen Dingen waren die Schiffe recht alt; bei 85 % von ihnen schwankte das Alter zwischen 11 und 36 Jahren; die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 6 bis 8 Knoten. Hierzu kam ihre überaus schlechte Eignung. Nach Ausführung von „Vodny Transport" konnten nur 15 % wirklich als Holzschiffe bezeichnet werden, da sie große Luken und Laderäume ohne Stützen hatten. Etwa 50 % konnten mehr oder weniger für den Holztransport verwendet werden, während der Rest vollständig unrentabel war infolge seines vernachlässigten Zustandes, seiner kleinen Luken und seiner Stützen im Raum. Auch wurde wenigstens für die Jahre 1930 und 1931 mangelhaft von den russischen Behörden disponiert. Der größte Teil wurde bereits für erstes offenes Wasser (on first water) angefordert. Die Folge war eine Überfüllung der Häfen, so daß ein großer Teil längere Zeit auf dem Strom ankern mußte, bevor mit der Beladung begonnen werden konnte. Als ein Beispiel für das schlechte Disponieren der russischen Behörden sei hier angeführt, daß in Archangels ein Zeitcharterdampfer 46 Tage für die Beladung gebrauchte, während zwei andere sogar 50 und 54 Tage benötigten. Dies ist natürlich bei den Zeitcharterdampfern ein großer Verlust, weil durch die lange Liegezeit mindestens eine Reise weniger ausgeführt werden kann. Nach Angaben des Fairplay[39]) belief sich der Verlust bei diesen drei Schiffen auf £ 700 bis 800. Ferner hatten nach der Zeitcharter die Kapitäne das Recht, für Schäden bei der Beladung, einen Protest in Lodnon aufzunehmen. Obwohl nun nach Angaben der Russen diese oft sehr geringfügig waren, wurden die Proteste stets in London statt in Leningrad oder Archangels vorgenommen, wodurch sich die Russen bei der Festsetzung der Schäden sehr benachteiligt fühlten. Die Vodny Transport stellt für 1931 Untersuchungen über die mangelhafte Ausnützung der Zeitchartertonnage an und kommt zu der Feststellung, daß 26,8 % der Liegezeit im Leningrad-Bezirk durch unproduktiven Stillstand verloren ging, im Weißen Meer sogar 32,4 %. Sie hat die Gründe dieses Zustandes und den Anteil an den Verzögerungen in folgender Tabelle [40]) zusammengefaßt:

---

[38]) Scandinavian Shipping Gazette, Vl. XVI, Nr. 33 vom 10. 8. 1932: „Russian Shipping Problems".

[39]) Fairplay Nr. 2, 518 vom 13. 8. 1931.

[40]) Hamb. Fremdenblatt Nr. 348 vom 15. 12. 1932: „Schlechte russische Charter-Erfahrungen."

Platzmangel an den Anlegestellen	8 %
Mangelnde Ladung	15 %
Regen und Schnee	7 %
Fehlen von Arbeitskräften	8 %
Unterbrechung bei Schichtwechsel	60 %
Sonstige Gründe	2 %

Die oben angeführten Gründe haben mit dazu beigetragen, daß die Zeitcharterdampfer trotz niedrigster Rate ungünstiger abgeschlossen haben als die Dampfer, die auf Basis einer Einzelreise abgeschlossen wurden. Nach russischen Angaben beliefen sich die durchschnittlichen Selbstkosten für den Transport eines Standards Holz von Leningrad bei Zeitcharterschiffen auf 33,9 Rubel, während sie bei den Einzelreisen nur auf 31,1 Rubel errechnet wurden. Vom Weißen Meer beliefen sich die Selbstkosten auf 61,10, bzw. 51,11 Rubel bei den Schiffen auf Basis einer Einzelreise.

Im großen und ganzen haben also die russischen Befrachter mit der Zeitchartertonnage sehr schlechte Erfahrung gemacht. Aus diesem Grunde ist man auch dazu übergegangen, nur soviel Tonnage auf Zeit zu chartern wie unbedingt notwendig ist, um auf die Schiffe auf Reisebasis den nötigen Druck auszuüben. Für die Zukunft werden allerdings die Beladungsmöglichkeiten vom Leningrad-Bezirk und dem Weißen Meer besser werden, da die Häfen weitgehend ausgebaut werden, jedoch wird man auch dann von der Annahme von Zeitchartertonnage wenig Gebrauch machen.

β) Der Generalvertrag.

Eine andere besonders im Holzversand von Leningrad und dem Weißen Meer von den Russen geübte Befrachtungsart ist die Befrachtung auf Generalvertrag oder Kontraktbasis. Es handelt sich hierbei um den Versand eines bestimmten Quantums innerhalb einer bestimmten Zeit (carriage for a certain cargo within a fixed time). Im Jahre 1930 war diese Befrachtungsmethode von Leningrad vorherrschend. Es wurden 60,6 % aller Holzverschifungen auf diese Weise vorgenommen. Für das Jahr 1931 machte sich ein beträchtlicher Rückgang bemerkbar, der Anteil belief sich nur auf 21,7 %. Vom Weißen Meer wurden 1931 27,94 % auf dieser Basis versandt. Beim Generalvertrag sind die Charterer verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Zeit der Reederei bekannt zu geben, daß die Fracht ladebereit ist, während das Schiff innerhalb einer festgesetzten Frist nach Ablauf der Benachrichtigung in dem angegebenen Hafen zum Laden bereit liegen muß. Diese Art der Befrachtung fordert von dem Reeder ein genaues Disponieren über seine Schiffe. Entweder muß er einige seiner Dampfer ungechartert bereit halten, um sie sofort nach Benachrichtigung in Fahrt zu setzen oder er muß seine Schiffe so verfrachten, daß sie jeden Augenblick innerhalb der festgesetzten Zeit den Ablade-

hafen erreichen können. Für die Russen hat die Befrachtung auf Generalvertrag den Vorteil, daß sie die Tonnage nur dann anzufordern brauchen, wenn die Ladung verfügbar ist. Es wird dadurch vermieden, daß Liegegelder für unpünktliche Beladung bezahlt werden müssen. Der Kontrakt umfaßt eine Reihe Lösch- und Ladehäfen eines bestimmten Bezirks, z. B. untere Kanalküste, Ostküste Englands, Leningrad-Bezirk. Dem Nachteil, an mehreren Plätzen laden oder löschen zu müssen, steht der Vorteil gegenüber, daß dem Reeder innerhalb einer bestimmten Zeit ein bestimmtes Quantum an Ladung garantiert ist. Trotz der großen Vorteile haben die Russen doch, vor allem 1930, beträchtliche Verluste infolge der katastrophalen Verhältnisse in den Ladehäfen erlitten, einerseits durch Zahlung von Liegegeldern, andererseits dadurch, daß sie den Kontrakt nicht vollständig erfüllen konnten. Aus diesem Grunde haben sie 1931 und 1932 eine starke Einschränkung der Befrachtung auf Generalvertrag vorgenommen und nur für solche Partien abgeschlossen, die einigermaßen greifbar waren.

γ) Die Versendung auf Reisebasis.

Die Befrachtung auf Reisebasis hat in der Holzfahrt von Leningrad und dem Weißen Meer in den letzten Jahren eine dominierende Stellung eingenommen. Unter Reisecharter (Tripcharter) versteht man die Versendung einer Massengutladung, — in diesem Falle Holz — gegen Festsetzung einer bestimmten Rate, die nach dem Raummaß des Holzes berechnet wird (auf Basis Standard bei Schnittholz). Alle mit der Ausführung verbundenen Kosten werden von der Reederei getragen. Der Anteil auf Reisebasis belief sich 1931 von Leningrad auf 47,88 % gegen nur 19,1 % im Jahre 1930. Vom Weißen Meer wurden im Jahre 1931 55,4 % aller Verschiffungen auf Reisebasis vorgenommen. Es ist also ein erhebliches Anwachsen dieser Befrachtungsart festzustellen. Die Befrachtung auf Reisebasis erfordert eine sorgfältige Marktbeobachtung, da das Verhältnis von Tonnageangebot und Tonnagenachfrage für die Entwicklung der Frachtrate entscheidend ist.

Trotz der umfangreichen Transporte auf Reisebasis hat sich die allgemeine Frachtenlage nicht gehoben, weil u. a. jeder Zeit genügend Tonnageangebot vorhanden war.

Bei den Abschlüssen auf Reisebasis haben die Russen große Vorteile. Durch die Aufnahme von Zeitcharterdampfern und Abschlüssen auf Generalvertrag haben sie zum großen Teil diejenigen Ladungen, die infolge der verschiedenen Stärken und Längen des Holzes, sowie durch verschiedene Lösch- bzw. Ladehäfen eine erhöhte Fracht verursachten, aus dem Markt genommen, so daß verhältnismäßig nur sog. „glatte Partien" auf dem Frachtenmarkt sind.

Die Anzahl der Lade- und Löschhäfen, sowie die Länge und Stärke des Holzes bedingen im Frachtvertrag häufig einen Zuschlag zur

Frachtrate. Für ein Schiff, das zum Laden, bzw. Löschen mehrere Häfen anlaufen muß, wird wegen des Zeitverlustes und der Hafenabgaben eine höhere Fracht ausbedungen als für ein Schiff, das nur einen Lade- und einen Löschhafen anzulaufen braucht. Besteht ferner eine Ladung zu einem hohen Prozentsatz aus unterzölligen Brettern, so wird wegen der höheren Arbeits- und Stauerkosten — größere Stückzahl bei gleichem Raummaß — sowie wegen der sorgfältigen Behandlung der dünnen Bretter — Gefahr leichten Bruches, Schadenvergütung durch den Reeder — ein Frachtzuschlag gefordert. Als „glatte" Partien werden demnach solche Ladungen bezeichnet, die aus mindestens ein Zoll starken Brettern bestehen und nur in einem Hafen geladen, bzw. gelöscht werden.

Ferner haben die russischen Befrachter noch dadurch eine starke Stellung erlangt, daß über die zur Versendung bestimmten Holzmengen von einer Zentrale aus disponiert wird. Die Reeder können, da die russische Befrachtungsbehörde über die Menge des zu verladenden Holzes nur zur gegebenen Zeit Angaben macht, nicht mit ihren Schiffen auf längere Zeit disponieren. Auf der anderen Seite sind die russischen Befrachter über die allgemeine Frachtenlage und die Haltung der Reeder durch ihre zahlreichen Agenturen genau orientiert.

Auf dem Ostseefrachtenmarkt haben die Reeder der einzelnen Länder, unterstützt von der Baltic and International Maritime Conference, jedes Jahr versucht, höhere Raten dadurch zu erzielen, daß sie gegenüber den Angeboten der Russen große Zurückhaltung auszuüben versprachen. Jedoch wurde diese Absicht zum großen Teil nicht verwirklicht, weil viele Trampreeder beim besten Willen infolge der Krise finanziell nicht in der Lage waren, längere Zeit in dieser Zurückhaltung zu beharren, andererseits aber oft durch die Aktionäre und Banken zum Fahren gezwungen wurden. Auf der anderen Seite konnten die Russen durch ihre billigen Zeitcharterdampfer jederzeit auf die Frachten, wie auch auf die Haltung der Reeder einen starken Druck dadurch ausüben, daß sie die zum Versand angebotenen Partien zurückzogen und begannen, diese durch die Zeitcharterdampfer abfahren zu lassen. Diese Taktik der Russen war von entscheidender Bedeutung für das Zusammenhalten der Reeder. Die finanziell schwächeren und hier besonders die kleineren Reedereien begannen, sobald die Absicht der russischen Befrachtungsbehörde bekannt wurde, ihre Tonnage dieser anzubieten, wodurch das Zusammenhalten der Reeder gelockert wurde. Vor allen Dingen bestanden die Banken, bzw. die Aktionäre der großen Reedereien darauf, die Schiffe in Fahrt zu setzen, sobald sie davon Kenntnis erhielten, daß verschiedene Reeder ihre Haltung aufgegeben hatten. Je näher die Saison — Juni bis September — herannahte, desto schwieriger war es für die großen Trampreedereien, in ihrer bisherigen Zurückhaltung zu verharren. Aus diesen Ursachen heraus brach fast jedes Jahr die Reederfront zu Beginn der Saison zusammen.

Noch eine andere Taktik wurde von den russischen Befrachtern angewandt, um den Frachtenmarkt in ihrem Sinne zu beeinflussen. Sie boten für dringende Order, besonders zu Beginn und Ende der Verschiffungsperioden, erhöhte Frachten. Hiermit erreichten sie, daß auf Grund dieser günstigen Angebote zahlreiche Schiffe in Ballast nach der Ostsee und dem Weißen Meer beordert wurden, da die Reeder annahmen, daß mit größeren Abladungen zu rechnen sei. Infolge des großen Angebotes von Tonnage wurden die zuerst bewilligten hohen Raten sehr schnell auf einen tiefen Stand herabgedrückt, da die in Ballast eingetroffenen Schiffe auf alle Fälle Ladung nehmen mußten, wenn sie nicht zu große Verluste erleiden wollten. Es ist überhaupt in der Ostseefahrt die Erscheinung zu beobachten, daß die kleineren Reedereien (1 bis 3 Schiffe) sehr häufig, wenn keine gewinnbringenden Kohlenfrachten von England zu haben sind, ihre Dampfer in Ballast nach den Holzabladeplätzen schicken. Diese Tatsache ist natürlich den russischen Befrachtungsbehörden nicht unbekannt und von großer Wichtigkeit bei ihrer Frachtenpolitik. Fast immer gelingt es den russischen Maklern, an den Abladeplätzen diese Schiffe vorteilhaft für Einzelreisen zu chartern, weil sie genau über die finanzielle Lage der Reeder orientiert sind.

Im großen und ganzen haben die Russen beim Befrachten auf Reisebasis gut abgeschnitten, da sie es verstanden, von der durch die besonderen Verhältnisse geschaffenen Lage auf dem Ostseemarkt in geschickter Weise Gebrauch zu machen. Andererseits haben sie aber auch eine gute Marktpolitik getrieben durch vorsichtiges Disponieren bei ihren Holzabladungen. Ließen sich bei erstem offenen Wasser sowie im Hochsommer erhöhte Frachtforderungen durch größere Nachfrage nach Tonnage nicht vermeiden, so konnten sie diese doch zum Teil dadurch abschwächen, daß sie begannen, die Ladungen durch Zeitcharterdampfer und eigene Tonnage abfahren zu lassen.

δ) F. o. b.

Um den Transport der Güter von sich aus vornehmen zu können, versuchen die russischen Behörden, alle Verkäufe auf Cif-Basis zu tätigen, da beim Cif-Kauf die Aufnahme der Tonnage von Rußland vorzunehmen ist. Dieses Ziel ist fast vollständig erreicht worden. Im Jahre 1931 wurde auf Fob-Basis vom Weißen Meer nur 8,40 % befrachtet, während vom Leningrad-Bezirk der Anteil 1930 7,5 % und 1931 8,5 % betrug. Aus englischen Reederkreisen wird geforderrt, daß die russischen Güter nach Möglichkeit fob nach England verkauft werden. Bei einem Fob-Kauf wird die Befrachtung der zum Transport benötigten Schiffe nicht durch die russische Befrachtungsbehörde vorgenommen, sondern durch die englischen Käufer mit Hilfe englischer Makler auf dem freien Markt.

Auch in Deutschland wird die Forderung nach Fob-Kauf laut. So heißt es in einer Entschließung des „Vereins Flensburger Seeschiffer", vom Jahre 1932:[41]) „Zur Milderung der Arbeitslosigkeit deutscher Trampdampfer sollen Kaufabschlüsse zwischen Rußland und Deutschland nur noch auf der Basis geliefert werden, daß die Waren „fob" zu liefern sind."

Die Forderung auf Fob-Kauf stößt bei der russischen Regierung auf starken Widerstand, da diese Forderung der russischen Wirtschaftspolitik entgegengesetzt ist. Die Russen werden vielmehr versuchen, die Stellung, die sie im Seeverkehr zur Zeit einnehmen, zu behaupten. Jedoch muß für die nächsten Jahre, falls die Krise nicht erheblich nachläßt, mit einer größeren Zunahme der Versendung auf Fob-Basis gerechnet werden.

4. Die Änderungen einzelner Charterbestimmungen durch die russische Befrachtungsbehörde und ihre Auswirkung auf die Ostsee-Schiffahrt.

Die Nachfrage nach umfangreicher Tonnage durch Rußland bedingte auch Veränderungen in den Charterverträgen. Die Schwierigkeiten, die sich bei den Befrachtungen für die russische Behörde ergaben, führten dazu, daß Rußland bei den Bestimmungen der Charterverträge, die für die Holzfahrt in der Ostsee durch Vereinbarungen mit den Reedern festgelegt sind, Abänderungen durchzusetzen versuchte, um die Nachteile, die sich bei den Verschiffungen ergaben, einigermaßen auszugleichen. Hierbei stieß die russische Befrachtungsbehörde auf heftigen Widerstand der Reeder.

Bevor ich auf die Ursachen für diese Bestrebungen und auf die Abänderung einzelner Bestimungen eingehe, muß noch in einem besonderen Abschnitt die Tätigkeit der Baltic and International Maritime Conference für die Ausarbeitung einheitlicher Charterverträge behandelt werden.

a) Die Bedeutung der Baltic and International Maritime Conference für die Ausarbeitung einheitlicher Charterverträge.

Der große Vorkämpfer für die Erhaltung der Chartervertäge ist die Baltic and International Maritime Conference, deren Aufgabe nach § 2 und § 3 ihrer Richtlinien darin besteht, für die Erhaltung und Verbesserung der Charterverträge zu arbeiten.

Die Konferenz besitzt eine besondere Abteilung, die „Documentary Council". Sie stellt entweder eigene Charterbedingungen auf oder macht sich andere Charterbedingungen, die von Handelskammern, Käuferorganisationen u. a. m. aufgestellt werden, zu eigen und empfiehlt sie ihren

---

[41]) Hansa, 69. Jahrg., Nr. 26 vom 25. 6. 1932, S. 601.

Mitgliedern zur Anwendung. Sie schützt die festgelegten Bestimmungen gegen Abänderungen und willkürliche Auslegungen.

In der Holzfahrt von der Ostsee und dem Weißen Meer sind drei Charterverträge, die am häufigsten Anwendung finden, hervorzuheben: Die „Baltime Charter", die „Baltwood Charter" und die „Merblanc Charter". Die beiden letzteren sind für die Holzfahrt nach England bestimmt, doch finden sie mit entsprechenden Abänderungen auch für andere Fahrtgebiete (z. B. Holland, Frankreich usw.) Anwendung.

Die Bezeichnungen — Baltime Charter, Baltwood Charter, Merblanc Charter — kommen von den jeweilig festgelegten Code-Namen.

Für die Aufnahme von Tonnage in Zeitcharter dient die „Uniform Time Charter 1912, As Revised 1920", Code-Name „Baltime 1920". Sie wurde im Jahre 1912 von der Documentary Council of the Baltic and International Maritime Conference im Einvernehmen mit den einzelnen Reeder- und Maklerverbänden ausgearbeitet. Im Jahre 1920 wurde sie revidiert und den Zeitverhältnissen angepaßt. Die gesamte von den Russen für die Holzfahrt in der Ostsee aufgenommene Zeitchartertonnage erfolgte auf Baltime Charter.

Die „Chamber of Shipping Baltic & Wood Charter 1912" (Baltic and Norway to Great Britain and Ireland), Code-Name „Baltwood" wurde von der Chamber of Shipping of the United Kingdom, London, in Übereinstimmung mit der „Timber Trade Federation of the United Kingdom" festgelegt. Die Documentary Council of the Baltic and International Maritime Conference stimmte diesem Entwurf zu Adopted by . . . — und machte sich dadurch den Vertragsentwurf zu eigen. Die Baltwood Charter wird im Holzversand von der Ostsee verwandt.

Die „Chamber of Shipping White Sea Wood Charter to the United Kingdom 1899" — Code-Name „Merblanc" — wurde ebenso wie die Baltwood Charter von den beiden oben genannten Organisationen festgelegt und von der Baltic and International Maritime Conference gut geheißen. — Adopted by . . . —. Im Jahre 1929 wurde sie den Zeitverhältnissen angepaßt — Adapted 1929. — Die Merblanc Charter ist für den Holzversand vom Weißen Meer bestimmt.

Auf der Rückseite der „Baltwood" — und „Merblanc" Charter befindet sich das Konnossement; Charter und Konnossement bilden ein Papier. In dem Konnossement wird die Übernahme der Güter an Bord bescheinigt, wodurch der Reeder verpflichtet wird, die Güter im Bestimmungshafen an den legitimierten Empfänger ausfolgen zu lassen.

In den beiden Chartepartien sind alle anderen Punkte, wie Zahlung, Bestimmungen für Ablade- und Ankunftshafen, Rücktritt vom Vertrag, Eis, Schiedsgericht usw. festgelegt und den Verhältnissen der Ostseefahrt angepaßt.

In der „Baltime-Charter" sind die Rechte und Pflichten des Reeders und des Charterers, Stellung des Kapitäns, Rücktritt vom Vertrag, Zahlung, Schiedsgericht usw. festgelegt.

Ein fest formulierter Chartervertrag, der alle die mit dem Versand eines Gutes zusammenhängenden Fragen regelt, ist für das Befrachtungsgeschäft von größter Wichtigkeit. Er ermöglicht eine schnelle Einigung, da man sich auf Grund eines festliegenden Chartervertrags nur über die Höhe der Frachtrate zu einigen braucht. Ferner schafft er klare Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Befrachter und schlichtet alle entstehenden Meinungsverschiedenheiten durch ein in der Charter festgelegtes Schiedsgericht.

Die oben erwähnten Charterverträge haben sich bestens bewährt. In Reederkreisen sind sie wegen ihrer eingehenden Regelung aller Fragen sehr beliebt. Auch die Tätigkeit der Baltic and International Maritime Conference wird allseitig anerkannt. Es ist deshalb zu verstehen, daß die Bestrebungen der russischen Befrachtungsbehörde, die Charterverträge zu ihren Gunsten einseitig abzuändern, den schärfsten Widerstand der Baltic and International Maritime Conference und der Reederorganisationen hervorriefen.

b) Die Ursachen für die Bemühungen Rußlands um Abänderung der Charterbestimmungen.

Die russische Befrachtungsbehörde nutzt ihre Vormachtstellung als Großcharterer dazu aus, die für die Holzfahrt gültigen Charterbestimmungen in ihrem Sinne nach Möglichkeit abzuändern. Sie versucht aus der Erkenntnis ihrer starken Stellung heraus, von Jahr zu Jahr eine immer größere Bresche in die alten Charterverträge zu schlagen. Die Krise und der damit verbundene Ladungsmangel sind ihnen bei dem Überangebot an Tonnage starke Bundesgenossen, so daß es ihnen häufig gelingt, recht weitgehende Konzessionen zu erhalten.

Die russische Befrachtungsbehörde läßt sich bei ihrem Vorgehen von einer bestimmten Taktik leiten. Jahr für Jahr stellt sie Abänderungen auf, die natürlich bei den Reedern auf Widerstand stoßen, weil diese in bezug auf Abänderungen an festgelegten Charterverträgen sehr empfindlich sind. Die russischen Behörden bestehen nicht hartnäckig auf ihren Forderungen, sondern verstehen es in geschickter Weise, einen kleinen Rückzug anzutreten, sobald sie merken, daß sie mit ihren ersten Forderungen auf starken Widerstand bei den Reederverbänden stoßen. (Siehe B Kap. II, 4, c/d).

Trotz großer Warnungen ist es der B.a.I.M.C. nicht gelungen, Abänderungen zu verhindern. In ihren Rundschreiben warnt sie immer wieder ihre Mitglieder, nicht auf die russischen Bedingungen einzugehen, da solche, wenn sie erst einmal eingeführt sind, sich nicht so leicht wieder

ausmerzen lassen. Außerdem müßten sie dann auch von anderen Reedern akzeptiert werden, weil sie sonst befürchteten, aus der Holzfahrt verdrängt zu werden.

Als im Jahre 1931 die Russen weitgehende Forderungen in bezug auf die Zahlung aufstellten, bildete sich zunächst eine starke einheitliche Front der Reeder, so daß die russische Agentur in London Schwierigkeiten hatte, zu diesen Bedingungen anzukommen. Um nun besonders in England die Front zu erschüttern, veröffentlichte sie in „Lloyds-Lists" am 11. 2. einen Brief,[42]) in dem sie behauptete, daß die meisten Reeder der anderen Länder zu der Überzeugung gelangt seien, daß die von der Sowjetbehörde aufgestellten Bedingungen zur Aufnahme von Tonnage ganz günstig seien. Ferner wurde dort erklärt, daß das Sowjet-Büro mit Tonnageangebot zu den Sowjetbedingungen überlaufen würde. Hiergegen wurde von den Reederverbänden, die am 13. 2. in Kopenhagen tagten, auf das schärfste betont, daß die Bedingungen von den versammelten Reedern abgelehnt würden. Je mehr jedoch die Verschiffungssaison herannahte, desto schwächer wurde die Haltung der Reeder. Während einige die russischen Forderungen bedingungslos annahmen, gelang es den Engländern, Konzessionen zu erhalten, die richtunggebend für die weitere Charterung von Zeitcharterdampfern für das Jahr 1932 wurden. Als in diesem Jahre die Russen neue Bedingungen aufstellten, die weit über die des vorigen Jahres hinausgingen, wurden diese von den Reederverbänden auf das schärfste abgelehnt. Die Baltic and International Maritime Conference empfahl ihren Mitgliedern unter keinen anderen Bedingungen als denen der vorjährigen Charter Holzfrachten von Rußland abzuschließen. Sie betonte dabei, daß der Beginn der Hochsaison nahe bevorstehe und die Russen sich allmählich genötigt sähen, ihren Raumbedarf bald einzudecken. Durch diese Stellungnahme erkannte die B.a.I.M.C. die Charteränderungen des vergangenen Jahres im Prinzip an. Es soll nicht verkannt werden, daß es nach Lage der Dinge unmöglich war, die Änderungen des Jahres 1931 auszumerzen, aber die Empfehlung, höchstens zu den Bedingungen von 1931 abzuschließen, bedeutet ohne Frage eine prinzipielle Anerkennung. Sicherlich war die B.a.I.M.C. davon überzeugt, daß die Reeder doch nicht zu einer gemeinsamen Ablehnung auf Grund der schlechten Erfahrungen zu bewegen seien, und diese Erkenntnis entschuldigt ihre Stellungnahme. Durch ihre zahlreichen Warnungen und Aufklärungen hat sie wenigstens erreicht, daß für das Jahr 1932 die russischen Bedingungen auf ein erträgliches Maß herabgemindert wurden. Aus Reederkreisen wurden diejenigen Reeder, die zu den russischen Bedingungen sofort abgeschlossen hatten, in ihrem Verhalten stark kritisiert. Diese wandten sich gegen die Vorwürfe mit der Erklärung,

---

[42]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 9 vom 28. 2. 1931, S. 374: „Warnung vor der russischen Zeitcharter."

daß sie nur ihren Aktionären, bzw. Banken über ihre mit den Russen abgeschlossenen Charterverträge und deren Ergebnisse Rechnung schuldig seien. In ihrem Rundschreiben vom April 1932 geht die Baltic and International Maritime Conference auf diese Vorwürfe ein und zeigt dabei Verständnis für die Haltung der Reeder. Jedoch ist sie der Ansicht, daß die Zeiten nicht so schlecht seien, um sich auf zweifelhafte Angebote zu stürzen, wodurch nicht nur die Lage des betreffenden Reeders, sondern auch die der anderen Reeder gefährdet würde. In den schlechten Zeiten sollten die Reeder zusammenhalten und die Krise nicht verlängern oder verschlimmern durch Annahme ungünstiger Bedingungen, nur aus der Furcht heraus, daß ein anderer ihnen zuvorkommen könnte.[43]) Leider haben sich viele Reeder daran nicht gehalten und so dazu beigetragen, daß die alten Charterbedingungen in vielen Fällen zu Ungunsten der Reeder verschlechtert worden sind.

c) Die Zahlungsbedingungen.

Die russischen Handelsorganisationen haben in den letzten Jahren im Auslande umfangreiche Bestellungen getätigt. Um den dadurch eingegangenen Verpflichtungen nachkommen zu können, ist ein vorsichtiges Disponieren über die zur Verfügung stehenden Devisen erforderlich. Aus diesem Grunde läßt es sich verstehen, daß die russische Befrachtungsbehörde in bezug auf die Frachtzahlung von der Charterklausel der Baltime Charter, die eine Zahlung der Fracht für 30 Tage im voraus vorsah, abweichen wollte. Die Klausel lautete: Payment of hire to be made in cash, in ... without discount, every 30 days, in advance. Bei den Vorauszahlungen für die aufgenommenen Zeitcharterdampfer mußte die russische Befrachtungsbehörde große Devisenmengen aus ihrem Bestande hergeben, während die Bezahlung der mit diesen Schiffen verfrachteten Güter meistens erst nach Erledigung der Reise erfolgte. Dies ist als der Hauptgrund anzusehen, der die russische Behörde veranlaßte, eine Verlängerung der Zahlungsfrist bis zur Vollendung jeder Reise zu fordern. Trotz aller Warnungen und Proteste wurde die neue Zahlungsklausel „immediatly after the completion of each voyage. Payment to be made for the time actually occupied on such voyage" aber von mehreren Reedern akzeptiert. Jedoch die Forderung der Russen erwies sich

---

[43]) Fairplay Nr. 2.557 vom 12. 5. 1932. Sowjet Timber Trade Conditions: „Are the times so bad that owners are compelled to make a rush for onerous conditions spoiling the position not only for themselves but for other owners? It is maintained that there can be no other but a negative answer to this question — the bad time ought to force owners to do one thing in particular, namely, to be extra careful in their calculations and not to accept unsound conditions merely because it is feared that somebody else is ready to do so".

als zu weitgehend, da sie auf Grund dieser neuen Klausel nur einige griechische und spanische, leider auch deutsche Dampfer chartern konnten.

In allen Zeitcharterformularen ist die Fracht für eine bestimmte Zeit ständig im voraus zahlbar. Die Vorauszahlung der Fracht wird gefordert, um dem Reeder einen Ausgleich für die Bestreitung der laufenden Reisekosten (runnig cost) zu gewähren. Durch die Zeitcharter geht zwar das Schiff in die Verfügungsgewalt des Charterers über, jedoch muß der Reeder die Kosten für Schiffsausrüstung, Proviant, Löhne und Gehälter bestreiten. Bei einer Annahme der russischen Bedingung muß der Reeder zunächst die laufenden Reisekosten aus eigenen Mitteln bestreiten, und je nach der Dauer der Reise können 4 bis 8 Wochen vergehen, ehe er die Fracht erhält.

Als die russische Forderung zu Beginn des Jahres 1931 bekannt wurde, löste sie bei den Reederverbänden zunächst einmütigen Widerstand und Ablehnung aus. Als bekannt wurde, daß zu diesen Bedingungen einige Schiffe gechartert worden waren, trat der „Verband Deutscher Reeder" an seine Mitglieder heran mit dem Ersuchen, sich schriftlich zu verpflichten, ihre Schiffe nur dann auf Zeitcharter den Russen anzubieten, wenn die Fracht wenigstens einen halben Monat im voraus gezahlt würde. Diese Erklärung wurde von den meisten Reedern, die zusammen über eine Tonnage von 362 Schiffen verfügen, die in der Holzfahrt von der Ostsee und dem Weißen Meer beschäftigt sind, abgegeben.[44])

Als dieses Vorgehen des Verbandes Deutscher Reeder dem Executive Committee der Baltic and International Maritime Conference bekannt wurde, beschloß man einmütig (unanimously agreed, lt. Special Circular Nr. 24/1931), die nationalen Schiffsreederverbände von dem deutschen Schritt in Kenntnis zu setzen und ihnen zu empfehlen, ihre Mitglieder aufzufordern, eine gleiche Erklärung abzugeben. In einer Versammlung der „Chamber of Shipping" vom 25. März 1931 schloß man sich dem deutschen Vorgehen an und forderte die englischen Reeder auf, sich höchstens zu einem Entgegenkommen auf der Basis halbmonatlicher Vorauszahlung zu verstehen. Entsprechende Erklärungen wurden auch von anderen Reederverbänden abgegeben.

Mit Beginn der Verschiffungssaison fanden sich jedoch einige Reeder zu einem Entgegenkommen der russischen Befrachtungsbehörde gegenüber bereit. Den Russen gelang es nicht, die Klausel — Bezahlung nach Vollendung der Reise — durchzusetzen, aber sie erreichten doch, daß die Frachtzahlung 6 Tage nach der Abfahrt von Leningrad oder 10 Tage nach dem Verlassen des Weißen Meeres oder, im Falle der Kara-See, spätestens 50 Tage nach Ablieferung eines Dampfers geleistet wurde (up to date 10 days after leaving Archangels or 6 days after leaving

---

[44]) Die Gesamttonnage der Reeder, die an diesen beiden Fahrtgebieten interessiert sind, beträgt 419 Dampfer.

Leningrad, the balance on the discharge of cargo, no hire to be mere than 50 days overdue.[45]) Auf Grund dieser Klausel wurden 1931 und 1932 die meisten Zeitcharterdampfer von den Russen aufgenommen. Höchstwahrscheinlich wird diese Klausel für lange Zeit in der Holzfahrt bestehen bleiben, da im Jahre 1932 ohne Widerspruch nach dieser Klausel sämtliche Dampfer aufgenommen wurden. Um zu verhindern, daß bei den Schiffen, die zu Anfang des Jahres 1931 nach der Klausel „immediatly after the completion of each voyage“ gechartert wurden, große Vorschüsse vom Kapitän angefordert würden, wurde bei der Klausel „Advances“ derselben Charter folgender Satzteil eingeschoben: „not exceeding L. 100.—.“ Man sieht also, daß die Russen einer Umgehung ihrer Frachtzahlungsklausel durch Aufnahme von Vorschüssen einen Riegel vorgeschoben hatten.

d) Die Änderungen in bezug auf Lade- und Löschbestimmungen.

Die Häfen am Weißen Meer sowie Leningrad waren der seit dem Jahre 1928 stark ansteigenden Holzausfuhr nicht gewachsen, da sie für einen starken Güterumschlag nicht ausgebaut waren. Die Beladung der Schiffe ging nur sehr langsam vor sich, so daß die russische Befrachtungsbehörde beträchtliche Summen an Liegegeld bezahlen mußte. Da der Ausbau der Häfen für den großen Güterumschlag einige Jahre erforderte, waren die Russen darauf bedacht, zunächst in den Charterverträgen Klauseln durchzusetzen, die ihnen ermöglichten, die Liegezeit zu verkürzen.

Im Jahre 1930 gelang es der russischen Befrachtungsbehörde, bei vielen Reedern folgende Klausel durchzusetzen: „Sundays and Holidays shall be excepted in loading even if used.“ [46]) Die Folge war, daß folgende Tage, selbst wenn gearbeitet wurde, nicht gerechnet wurden:

1. Sonntage gemäß dem alten Kalender,
2. Alle offiziellen Feiertage,
3. Sieben weitere Tage, die offiziell nur wenige Tage vorher angekündigt wurden,
4. Ein Viertel des Sonnabends (¾ Arbeitstag),
5. ¼ von jedem Tag vor einem Feiertag (¾ Arbeitstag),
6. 4 Stunden nach Beendigung der Beladung, wenn vor 3 Uhr nachmittags beendet,
7. bis 12 Uhr vormittags des folgenden Tages, wenn die Beladung nach 3 Uhr nachmittags beendet war.

Darüber hinaus versuchten sie, in den Charterverträgen weitere Bestimmungen einzusetzen, die ihnen, obwohl die Beladung nicht viel besser geworden war, ermöglichten, Eilgelder zu erheben. (Siehe Clause 3 und 20.)

---

[45]) Fairplay 1931, Nr. 2497 vom 19. 3. 1931: „Baltime Charter.“

[46]) Special Circular, Nr. 11/1931 der B. a. J. M. C.

Eine weitere wichtige Forderung der Russen war die Festsetzung der Ladezeit, da dies bei der häufigen Verstopfung der Häfen von großer Wichtigkeit ist. Während in den früheren Jahren die Liegezeit erst dann zu zählen begann, wenn dem Schiff ein Liegeplatz angewiesen war, gelang es den Reedern für das Jahr 1932 durchzusetzen, daß im Weißen Meer eine Turnklausel von nur 48 Stunden festgesetzt wurde. In Wirklichkeit sind es jedoch 72 Stunden, da nach Anlegen des Schiffes am Ladeplatz 24 Stunden verstreichen durften. In Leningrad, wo die Ladeverhältnisse infolge des großen Hafenausbaues bessere sind, beginnt die Zeit 24 Stunden nach Ankunft am Ladeplatz zu zählen, wobei es gleichgültig ist, ob mit dem Laden früher begonnen wird oder nicht. Darüber hinaus sind noch zahlreiche andere Bestimmungen aufgesetzt worden, von denen die wichtigsten besprochen werden sollen. Es handelt sich um Chartepartiebestimmungen für 1932, und zwar für die Merblanc-Charter, adapted 1929, und die Baltwood-Charter, die von der russischen Befrachtungsbehörde aufgestellt wurden.

Zu den von den Russen aufgestellten Bestimmungen für Leningrad und Weißes Meer schreibt die B.a.I.M.C.:[47]) „When the Soviet Charterers came foreward with their new conditions for this season, (as per Special Circular Nr. 21 and 26/1932) they overlooked evidently that even if owners have not agreed to converted action, they will individually act in the same manner, because there is an uneconomic point below which they cannot and will not go."

Verschiedene der von den Russen aufgestellten Klauseln sind von Reedern nicht akzeptiert worden, und es ist ihnen gelungen, zum Teil wesentlich bessere Bedingungen zu erhalten. Auf der anderen Seite sind aber auch viele Reisen zu untenstehenden Bedingungen gemacht worden. Selbst die Winschklausel wurde von einigen, auch deutschen Reedern akzeptiert, während namentlich englische Reeder größere Vorteile bei ihren Abschlüssen erzielen konnten.

Merblanc Charter, adapted 1929. [48])

White Sea Conditions.

Clause 3: The working time shall not be calculated more than ¾ days (6 hours) on the day before sunday, local or general holidays or days of rest.

Durch diese Bestimmung kann der Reeder eine hohe Rechnung an Eilgeldern erhalten, da diese Tage bei der Beladung nicht zu rechnen sind, selbst wenn eine Beladung vorgenommen wird. (Siehe entsprechende Klausel von 1930 oben.)

---

[47]) Special Circular, Nr. 28/1932.

[48]) Die russischen Bestimmungen sind enthalten in: Special Circular, Nr. 21/1932 der B. a. J. M. C., Copenhagen vom 6. 4. 1932.

Clause 20: Sizes of hatches according to custom of the port at the average rate of 20 stds. for D. B., 12 stds. for boards and boardsends under 1", 15 stds. other goods, per workable hatch per weather working day. Steamer of 150/300 stds. 50 % less, 301/400 stds. 35 % less, 401/500 stds. 25 % less, Charterers option 33⅓% increase.

Wird diese Klausel vom Reeder akzeptiert, so bedeutet sie für ihn eine erhebliche Ausdehnung der Liegetage, während der Charterer größere Aussichten hat, Eilgelder zu verdienen, da die Schiffe bedeutend mehr Standards täglich übernehmen können. Auch ist darauf hinzuweisen, daß in den früheren Jahren die Reeder die Option hatten, 33⅓ % mehr Ladung anzufordern, während diese Bestimmungen in der neuen Charterform auf die Charterer übertragen wird.

Clause: 25: 9 sh per std. on quantity loaded. Crew to drive winches if willing and permitted by local labour regulation, otherwise shore hands will be employed and owners to pay cost of them. Steamer to give free use of lights, if available.

Die Bedienung der Winschen geschieht durch die Schiffsbesatzung. Eine Vergütung wird ihnen nicht gewährt, soweit diese Tätigkeit in die Arbeitszeit fällt. Wird durch Ortsstatut bestimmt, daß die Bedienung durch Leute von Land zu erfolgen hat, so erwachsen daraus den Schiffen bedeutende Unkosten. Es wird berichtet, daß in vielen Fällen L 100.— bis 150.— für Winschleute von Land bezahlt wurden.

Wie taktisch die Russen bei der Festsetzung ihrer Bedingungen vorgehen, erkennt man aus der Berechnung der Ladezeit. Da bestimmte Tage und Stunden nicht gezählt werden, selbst dann nicht, wenn gearbeitet wurde, muß der Reeder oft Eilgelder bezahlen, die in keinem Verhältnis zu der ersparten Zeit stehen. Er hat in den meisten Fällen gar keine Möglichkeit, die Höhe des Eilgeldes vorher annähernd zu berechnen, so daß er bei seinen Frachtkalkulationen mit einem großen Risiko rechnen muß. Nach der Statistik des Hafens Leningrad wurden im Jahre 1931 nicht weniger als etwa 750 000 Goldrubel an Eilgeld von den Reedern bezahlt. Es ist sehr richtig, wenn die Baltic and International Maritime Conference (Zirkular vom 20. 5. 1932) schreibt: „This amount may, properly speaking, be considered as a reduction of the freight earned by shipowners, for which no appreciable advantages were obtained". Wie weit die Russen in ihrem Bestreben gehen, auf alle mögliche Weise Geld zu verdienen, zeigt eine Klausel, nach der diejenige Zeit nicht gezählt werden soll, in der bei schlechtem Wetter nicht gearbeitet wird. Die Klausel lautet: „Sundays and (or holidays and) or bad

weather days worked not to count as lay days".[49]) Wenn auch kaum diese Klausel akzeptiert wurde, so beweist sie doch die Tatsache, daß die russische Befrachtungsbehörde immer wieder versucht, die einzelnen Chartepartien abzuändern.

Bis zum Juni 1932 wurde vom Kontor der Exportless in Archangels für 150 000 Goldrubel an Eilgeldern eingenommen, obgleich sich die Arbeitsleistung der Arbeiter und Stauer keineswegs gebessert hat, die Arbeitsleistung der Holzverlader ist unter der planmäßigen Norm (59 bis 94 %) geblieben. Man schätzt, daß auf Grund der einzelnen Charterklauseln betreffend Ladezeit von jedem Dampfer in Archangels durchschnittlich für 8 Tage Eilgeld bezahlt worden ist.[50])

Die von den Russen für das Jahr 1932 aufgestellten Abänderungen und Ergänzungen, die in den Reedereikreisen lebhafte Unruhe hervorriefen, veranlaßte die B.a.I.M.C. zu dem Versuch, mit den russischen Behörden in Verhandlungen zu treten. Als diese sich ablehnend verhielten, ersuchte die Konferenz die nationalen Schiffsreederverbände, ihre Mitglieder zu verpflichten, sich mit der Befrachtung von Holz von Leningrad und dem Weißen Meer zurückzuhalten, wenn sie nicht in der Lage wären, folgende drei Punkte durchzusetzen [51])

1. At port of loading Sundays, holidays and other excepted time to count if used.
2. At port of loading laydays to count 24 hours after vessel's arrival at or off port, whether in berth or not.
3. At port of discharge owners to appoint the broker to whom the vessel shall be consigned.

Nachdem fast alle an der Holzfahrt in diesen beiden Fahrtgebieten interessierten Reeder sich hierzu verpflichtet hatten, verstanden sich die russischen Charterer zu folgenden Zugeständnissen: [52])

> Time to count from commencement of loading, but maximum 24 hours after notice of readiness given during office hours, whether in berth or not. Saturdays and Mondays to count as full days, if used. No winch clause. Winchmen from shore, if used, to be for Charterers account.

In den Bedingungen, die für das Jahr 1933 von der russischen Befrachtungsbehörde herausgegeben wurden, wurden obige Zugeständnisse genau formuliert. Anstatt der Klausel 20 vom Jahre 1932 wurde eine neue Klausel herausgegeben, die lautet: [53])

---

[49]) Hamburger Correspondent vom 14. 6. 1932, Nr. 274. (Sonntage und [oder Feiertage und] oder Tage schlechten Wetters, an denen gearbeitet wird, sind nicht als Liegetage zu zählen.

[50]) Hamburger Nachrichten, Nr. 138 vom 22. 3. 1932.

[51]) Special Circular der B. a. J. M. C. Nr. 16/1933.

[52]) Special Circular der B. a. J. M. C. Nr. 31/1933.

[53]) Special Circular der B. a. J. M. C. Nr. 31/1933.

The cargo to be loaded at not less than the average rate of 20 stds. Deals and/or Battens, 12 stds. Boards and/or board Ends under 1″, 15 stds. Other goods per workable hatch per weather working day, Sundays general and/or local holidays excepted, whether used or not. Bunker hatch and cross bunker hatch not to count as hatches. Loading time not to count before 24 hours after steamer's arrival at loading port and due written notice of readiness has been given to shippers by Master or his agents during official office hours, after which time laydays to count whether in berth or not, unless used. Sundays and days preceeding general or local holidays to count only as 3/4 of a day, unless used, on Monday and the day after general or local holiday time not to count until 8 a. m. unless used.

Nach dieser Klausel wird endlich die Ladezeit an bestimmten Stunden und Tagen nicht mehr gerechnet, ganz gleichgültig, ob gearbeitet wurde oder nicht. Ebenso beginnt die Ladezeit 24 Stunden nach Ankunft des Dampfers, wobei nicht mehr der Unterschied gemacht wird, ob das Schiff am Ladeplatz liegt oder nicht. Die Winschklausel wurde dahin abgeändert, daß die Winschen durch die Mannschaft bedient werden können.

Auch auf anderen Gebieten versucht die russische Befrachtungsbehörde auf Grund ihrer Machtstellung Vorteile herauszuschlagen. So ist sie bemüht, eine neue Arbitrageklausel durchzusetzen. Diese lautet: [54])

„Should any dispute arise under the Provision applying to the loading port in this charter, the same to be referred to arbitration in the country of the loading port, each party appointing one arbitrator, and in case the said arbitrators cannot agree, they elect an umpire.

Any such dispute under the provisions applying to the discharging port shall be settled in like manner by arbitration in the country of the discharging port. All other disputes arrising from this charterparty to be referred to arbitration in London or Hamburg. On request of owners a guarantee letter to be signed by charterers, in which case the lien on the cargo not to be exercised by owners.“

Nach dieser Klausel verlangen die Russen für alle Streitigkeiten, die in bezug auf den Ladehafen erhoben werden, ein Schiedsgericht in dem Lande des betreffenden Hafens, während früher alle diesbezüglichen Streitigkeiten in London geschlichtet wurden. Die neue Klausel sieht die englische Schiedsgerichtsmethode vor. Sie begründen ihre Forderungen

---

[54]) Spezial Circular der B. a. J. M. C. Nr. 41/1932. Copenhagen 9. 7. 1932.

damit, daß sie durch die Erledigung ihrer Streitigkeiten in London bedeutende Verluste erlitten hätten, trotzdem man sich am Ladeplatz leicht hätte einigen können. Die Ursache dieses Vorgehens läßt sich folgern aus einer Notiz in den russischen Zeitungen, die in englischer Sprache lautet: [55])

The section about the shipowners' responsibility for damages gives the masters the possibility of entering a protest and informing London about these damages, even if these are quite insignificant (often due to the masters themselves) instead of protesting at the place of loading, Leningrad or Archangel. The fact that no examination of the matter is undertaken at the place where the damage has been suffered also often means that it is difficult to fix the compensation amount.

Schließlich sei noch auf die Bemühungen der russischen Befrachtungsbehörde hingewiesen, für die Winterschiffahrt nach den russischen Häfen für sie vorteilhafte Eisklauseln bei den Charterbedingungen durchzusetzen, um sich weitgehend an Schadenersatzforderungen auf Grund von Beschädigungen oder Verzögerungen in der Abfertigung freizuzeichnen. Trotzdem in den vergangenen Jahren derartige Klauseln von den Reedern abgelehnt worden waren, hat die Sovfrachttransport für die Winterschiffahrt 1932/33 wiederum eine Eisklausel gefordert,[56]) durch die sich der Charterer freizeichnet, „for any loss or damage caused of the steamer by ice or by any detention on passage through the ice". Ferner wurde verlangt, daß die Schiffe bis zu 96 Stunden auf Eisbrecherhilfe warten müßten. Die beim Warten auf Eisbrecherhilfe etwa ersparte Zeit sollte zur Lade- und Löschzeit hinzugerechnet werden.

Alle diese neuen Klauseln sind auf Grund zahlreicher trüber Erfahrungen, die die Reeder in den letzten Jahren in der Fahrt auf Leningrad gemacht haben, sowohl von den deutschen als auch von den ausländischen an der Rußlandfahrt interessierten Reedern einmütig abgelehnt worden. Man will u. a. nichts geändert wissen an den früheren Bestimmungen, wonach jeder Zeitverlust beim Warten auf Eisbrecherhilfe über 48 Stunden nach Abfahrtsbereitschaft hinaus zu Lasten der Charterer geht. Bei allen ihren Abänderungsversuchen haben die Russen das Bestreben, das Risiko auf die Reeder abzuwälzen. Solange aber die Fahrt auf Leningrad im Winter großen Gefahren und Verzögerungen ausgesetzt ist wie in den vergangenen Jahren, wird die russische Befrachtungsbehörde mit ihren Bemühungen kaum Erfolg haben.

Auf jeden Fall hat es Rußland geschickt verstanden, seine durch die Krise bedingte starke Stellung als Großcharterer auszunutzen. Es ist

---

[55]) Die englische Übersetzung befindet sich in der Scandinavian Shipping Gazette Nr. 33 vom 10. 8. 1932, „Russian Shipping Problems".

[56]) Weser-Zeitung, Bremen, Nr. 593 vom 1. 11. 1932: „Rußland versucht es mit einer neuen Eisklausel."

gelungen, die alten Charterbedingungen, die von den Reederverbänden mit Unterstützung der Baltic and International Maritime Conference aufgestellt waren, nach vielen Seiten hin abzuändern. Die Reeder haben sich nicht stark genug erwiesen, einen nennenswerten Widerstand zu leisten, weil die Russen, falls die Forderungen nicht zu weit gingen, stets Reeder fanden, die bereit waren, bei den schlechten Zeiten zu solchen Bedingungen zu fahren. Für die weitere Entwicklung der Ostseeschiffahrt ist dies von großer Wichtigkeit, da es, solange die schweren Zeiten andauern, kaum möglich sein wird, die Abänderungen zu beseitigen. Der einzige größere Widerstand wird und ist bereits von englischer Seite erwachsen (vgl. Kap. B, III), wodurch die Möglichkeit vorhanden ist, daß die von den Engländern verlangten Bedingungen sich auch für die Reeder anderer Länder durchsetzen lassen.

e) Die Wirkung dieser Änderungen auf die Ostseeschiffahrt.

Die vielfachen Änderungen in den einzelnen Bestimmungen der verschiedenen in der Ostseefahrt gebräuchlichen Chartepartien haben die Reeder in ihren Entschließungen bei Frachtabschlüssen stark beeinflußt. Vor allen Dingen lassen sich die Frachtkalkulationen nicht genau durchführen, da sich die Wirkungen der einzelnen Änderungen oft im ersten Augenblick in ihrer ganzen Tragweite nicht überblicken lassen. So sind die Ladeverhältnisse in den russischen Häfen überhaupt nicht zu überblicken. Es müssen z. B. die Schiffe häufig tagelang auf Einnahme der Ladung warten. Kalkulieren nun die Reeder auf Grund dieser Tatsache mit einer längeren Liegezeit, so können sich die Verhältnisse inzwischen grundlegend geändert haben. Das Schiff wird in schnellster Zeit beladen und muß dafür oft beträchtliche Eilgelder bezahlen.

Die russische Befrachtungsbehörde hält nicht einseitig an den Charterabänderungen fest, wenn die Voraussetzung dafür nicht mehr gegeben ist. Die Zugeständnisse, die sie den Reedern, besonders in der Berechnung der Liegezeit, machte, sind darauf zurückzuführen, daß infolge des Ausbaues der Häfen die Beladungsmöglichkeiten sich bedeutend gebessert haben. Leningrad ist bereits zu einem modernen Holzabladeplatz ausgebaut worden. Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß eine weitgehende Abänderung der einzelnen Bestimmungen sich zum Teil in einer Erhöhung der Frachtrate auswirkt. Es ist den Reedern in den meisten Fällen gelungen, eine höhere Rate als in derselben Fahrt von Skandinavien durchzudrücken. Sie ist aber kein genügender Ausgleich für das eingegangene Risiko. So schreibt die Hansa zu einem Kontraktabschluß:[57]) „Zusammenfassend kann man wohl behaupten, daß die verschiedenen Zugeständnisse seitens der Befrachter mit etwa 1/6 per Standard bewertet

[57]) Hansa, 70. Jahrg., Nr. 8 vom 25. 2. 1933: „Zu den ersten russischen Kontraktabschlüssen."

werden können. Vom Standpunkt eines deutschen und auch eines skandinavischen Reeders ist dieser Abschluß freilich selbst unter Berücksichtigung der verbesserten Charterbedingungen als tieftraurig zu bezeichnen, da die Erfahrungen im letzten Jahr in der Weißmeer- und Leningradfahrt speziell mit Schnittholz selbst bei höheren Frachtraten im allgemeinen ungünstig waren."

Andererseits wird aber die russische Befrachtungsbehörde an einigen ihrer neuen Bestimmungen unbedingt festhalten. Vor allen Dingen ist dabei an die Charterbedingungen zu denken, die den Modus der Frachtzahlungen betreffen. Es wird sehr schwer halten, diese Bestimmungen zu beseitigen.

Zu den Fragen, welche die Abänderungen der Charterbedingungen durch die russische Befrachtungsbehörde betreffen, schreibt ein bekannter deutscher Reeder: [58]) „Ist es also zu einem Teil die Weltwirtschafts-Krise, die die deutsche Ostseeschiffahrt speziell lahmgelegt hat, so kommt noch ein Moment dazu, das die Ostseeschiffahrt im allgemeinen sehr ungünstig beeinflußt. Während in früheren Krisenzeiten ein geringeres Frachtangebot zwar auch eine Verschlechterung der Raten zur Folge hatte, ist jetzt noch eine wesentliche Veränderung der Charterbedingungen zu Ungunsten der Reeder eingetreten. Dies ist eine Folge davon, daß in der Ostsee als Hauptverschiffer, ja man könnte beinahe sagen, als alleiniger Befrachter für die wichtigsten Rohstoffe nur e i n e Stelle vorhanden ist, gegenüber der Unzahl der Befrachter in früheren Zeiten. .... So war die Sowjet-Regierung nicht allein in der Lage, die Frachten auf ein unnatürlich niedriges Niveau zu senken, sondern sie war auch imstande, Charterbedingungen zu diktieren, die den Reedern noch weitere Verluste bringen mußten. So mußte schon zu Beginn des Jahres 1931 der von allen Ostseeländern geführte Kampf gegen die Verschlechterung der Zeitcharter-Bedingungen als vergeblich eingestellt werden, wobei das Verhalten einiger englischer und norwegischer, aber auch deutscher Reeder den Ausschlag zu Gunsten der Sowjet-Regierung gab."

5. Zusammenfassung.

Die große Veränderung in der Nachfrage nach Tonnage wurde bedingt durch die Ausschaltung der zahlreichen russischen Verlader und Befrachter in der Vorkriegszeit — Privatwirtschaft — durch einen Großverlader und Großverfrachter — Staatswirtschaft. Diese Veränderung ist von struktureller Bedeutung für die Osteeschiffahrt geworden.

Bei der Nachfrage nach Tonnage durch die russische Befrachtungsbehörde haben sich zahlreiche Schwierigkeiten ergeben. Anstatt die benötigte Tonnage auf Zeitcharter oder Generalvertrag aufzunehmen, geht

---

[58]) Hansa, 69. Jahrg., Nr. 1 vom 2. 1. 1932. A. Kunstmann: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1931", S. 10.

Rußland auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre zur Befrachtung auf Reisebasis über. Nach dem Ausbau der eigenen Flotte werden die Befrachtungen ausschließlich auf Reisebasis vorgenommen werden, da die russische Befrachtungsbehörde mit dieser Befrachtungsart die besten Erfahrungen gemacht hat.

Die Bestrebungen Rußlands, die Bestimmungen der einzelnen Charterverträge abzuändern, haben zum Ziel, für sich günstigere Vertragsklauseln zu erhalten. Es ist darauf hingewiesen worden, daß Rußland bereit ist, in einzelnen Fragen nachzugeben, wenn die Voraussetzungen, die zu einer Abänderung zwangen, nicht mehr gegeben sind.

Es ist noch die Frage zu beantworten, ob Rußland auch bei anziehender Konjunktur in der Lage ist, die Aufnahme von Tonnage nach seinen Grundsätzen zu bestimmen. Es ist darauf hingewiesen worden, daß ihm jederzeit Außenseitertonnage sowie Tonnage der Ostseerandstaaten zur Verfügung stand, wenn die anderen Ostseereeder sich nicht den Wünschen der russischen Befrachtungsbehörde fügen wollten. Bei einer Belebung der Weltwirtschaft wird sich die in der Ostsee nicht heimische Tonnage zurückziehen und sich dem ursprünglichen Tätigkeitsgebiet wieder zuwenden. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß Rußlands Handelsflotte von Jahr zu Jahr weiter ausgebaut wird, so daß fremde Tonnage immer weniger benötigt wird.

Mit der Tonnage der Ostsee-Randstaaten wird Rußland auch weiterhin rechnen können. Sie werden ihre Subventionspolitik fortsetzen, da die einzelnen Staaten bei der bestehenden staatlichen und wirtschaftlichen Rivalität eine möglichst große Flotte zu unterhalten bestrebt sind.

Infolge seiner besonderen Stellung als Großnachfrager nach Tonnage, dem eine Vielheit von Anbietern von Tonnage gegenübersteht, ist Rußland jederzeit in der Lage, die Ostseeschiffahrt in seinem Sinne zu beeinflussen.

Schließlich ist noch zu betonen, daß ein Vorgehen der Reeder gegen die Politik der russischen Befrachtungsbehörde bei einer Besserung der Wirtschaftslage nicht wahrscheinlich ist, weil schon in Zeiten der Krise ein Zusammenschluß der Ostsee-Trampreeder nicht möglich ist (siehe Kap. D).

III. Die Forderung Englands an Rußland auf stärkere Berücksichtigung seiner Schiffahrtsinteressen, ihre Ursachen und Begründung, sowie Auswirkungen auf die Ostseeschiffahrt.

In den letzten Jahren wird von England an Rußland die Forderung gerichtet, bei der Nachfrage nach Tonnage englische Tonnage stärker zu berücksichtigen. Die Ursache der Forderung Englands, dessen Tonnage

vor dem Kriege an der Holzfahrt nicht nennenswert beteiligt war, liegt in der Depression des Weltfrachtenmarktes einerseits und der bedeutenden Holzausfuhr Rußlands an England andererseits. Die Forderung Englands wurde dadurch verstärkt, daß Kanada auf einer stärkeren Abnahme von Holz durch England auf Kosten der russischen Einfuhr bestand. Es ist zunächst in diesem Kapitel die Frage zu behandeln, ob es Kanada gelingen wird, seine Holzausfuhr nach England zu steigern. Wenn Kanada sein Vorhaben durchsetzt, wird die Zurückdrängung der russischen Holzausfuhr für die Ostseeschiffahrt von großer Bedeutung. Ferner ist die Frage zu behandeln, ob es England erreichen wird, bei Rußland eine größere prozentuelle Beteiligung an den Holzverschiffungen durchzusetzen. Die englische Forderung an Rußland wird durch die Bestrebungen von seiten Kanadas stark gestützt. Wenn es England gelingt, durch Verhandlungen sein Ziel zu erreichen, so bedeutet dies eine große Veränderung in der Struktur der Ostseeschiffahrt, da dann die Holzverschiffungen nach England zwischen russischen und englischen Schiffen aufgeteilt werden.

1. Die russischen Holzlieferungen an England.

England als holzarmes Land ist auf starke Einfuhr angewiesen, da die englischen Industrien, vor allem die Schiffbauindustrie, große Mengen an Schnittholz verbrauchen. Die Einfuhr Englands an gesägtem Holz zeigt nachstehende Tabelle.

Holzeinfuhr Englands an Schnittholz von Rußland.[59])

Jahr	Standards
1913	ca. 610 000
1928	ca. 365 000
1929	ca. 510 000
1930	ca. 530 000
1931	ca. 515 000
1932	ca. 450 000

Vergleicht man die gesamte Holzausfuhr Rußlands an Schnittholz mit der der Holzeinfuhr Englands von Rußland, so sieht man, daß England über 50 % der russischen Holzausfuhr aufnimmt. Da nun der Holzverkauf Rußlands in einer Hand liegt und infolgedessen eine einheitliche Preispolitik betrieben werden kann, sehen sich die englischen Holzimporteure gezwungen, sich ihrerseits zusammen zu schließen, um durch Regelung der Einfuhrmenge und Festsetzung eines festen Preises den Holzmarkt nicht in Unordnung zu bringen.

---

[59]) „The Manchester Guardian Commercial U. S. S. R.“ Special Number vom 15. 10. 1932.

Im Jahre 1929 wurde, um eine Überschwemmung des englischen Marktes mit billigem russischen Holz zu verhindern, die Einfuhr durch einen Konzern, die „Russian Softwood Import Ltd“ getätigt, der aus 16 führenden Holzimporteuren bestand. Im Jahre 1930 kam es zu keiner Einigung über einen gemeinsamen Einkauf. Rußland war deshalb gezwungen, große Konsignationslager nach England zu legen. Diese Verkaufsmethode führte zu einer großen Beunruhigung des englischen Holzmarktes, zumal die Konsignationslager nicht geräumt werden konnten, weil der Markt mit Holz überfüllt war. Die Geschäftslage wurde noch dadurch verworrener, daß die finnischen und schwedischen Holzexporteure gezwungen waren, die Preise zu senken, um gegenüber den russischen Angeboten konkurrenzfähig zu bleiben. Um auf dem englischen Holzmarkt geordnete Verhältnisse zu schaffen, bildete sich im Jahre 1931 eine neue Gesellschaft, die „Central Softwood Buying Corporation“, die aus 64 Holzimporteuren bestand.[60]) Im Jahre 1932 wurde der Holzeinkauf von Rußland auf einer neuen größeren Basis aufgebaut. Die Central Softwood Buying Corporation liquidierte und es wurde die „Timber Distributors Ltd.“ mit einem Aktienkapital von L 125 000 gegründet, gegliedert in 500 000 Anteile von je 5 sh. An dieser Gesellschaft sind 170 britische Holzimporteure beteiligt.[61]) Der Konzern umfaßt die gesamten an russischem Schnittholz interessierten Holzimporteure, wodurch sowohl eine Fehldisposition in bezug auf die eingeführte Menge vermieden, als auch eine einheitliche Preispolitik gewährleistet wird. Für die Jahre 1933 und 1934 ist von derselben Gesellschaft ein Kontrakt über ca. 400 000 stds Schnittholz mit Rußland abgeschlossen worden.

2. Das Einschreiten Kanadas gegen die russische Holzausfuhr nach England und seine Bedeutung für die Ostseeschiffahrt.

a) Die Gründe und Gegengründe für die Forderung Kanadas nach größerer Berücksichtigung in der Holzlieferung.

Die russischen Abladungen nach England, die, im Gegensatz zu den schwedischen und finnischen Verschiffungen, durch die Kontraktabschlüsse und Besprechungen in der englischen Presse besonders auffällig in Er-

---

60) Scandinavian Shipping Gazette Nr. 3 v. 14. 1. 1931 VI. XV. Ein führendes Holzeinfuhrhaus schreibt in einem Holzmarktbericht über das letzte ¼ Jahr 1930 über die Konzerngründung: „. . . This fear of a glutted market has been largely removed by the recent understandig with the Russian authorities as to the disposal of the unsold portion of the 1930 shipments and the maximum of their 1931 shipments.“

61) Die Angaben sind entnommen: Industrie und Handel, Berlin, Nr. 67 vom 19. 3. 1932: „Großbritannien, Lieferungsabschluß für russische Weichhölzer.“

scheinung traten, mußten naturnotwendig das Interesse anderer holzexportierenden Länder wachrufen. In erster Linie machte sich Kanada bemerkbar, das beträchtliche Mengen an Holz exportiert. Infolge der Weltkrise litt auch die kanadische Holzausfuhr an Absatzmangel und die kanadischen Exporteure waren deshalb bestrebt, neue Märkte zu erobern. Aus diesen Gründen wandte sich das kanadische Interesse den Holzversendungen nach England zu und forderte eine Zurückdrängung des russischen Holzimportes durch staatliche Maßnahmen des Mutterlandes. Obwohl die Anfänge der kanadischen Bestrebungen schon einige Jahre zurückliegen, trat man erst im Jahre 1932 an die Regierung heran. In einem Brief der „Canadian Lumbermen's Association" [62]) an die Regierung wird auf die Überschwemmung des englischen Marktes mit billigem russischen Holz hingewiesen. Zum Schutze des kanadischen Marktes wird eine ganze oder teilweise Sperre der russischen Einfuhr gefordert: „An embargo — complete or partial — is the only remedy that we can suggest". Als Grund für diese Forderung wird in erster Linie angegeben, daß Rußland eine Dumping-Politik treibe. Um seine Waren abzusetzen, frage es nicht nach dem Selbstkostenpreis, sondern habe nur das Bestreben, den Weltmarkt in Unordnung zu bringen. Als ein weiterer Grund wird von Kanada angeführt, daß die Bearbeitung des russischen Holzes in den Wäldern und die Heranschaffung an die Verschiffungsplätze durch Sträflinge ausgeführt würden, wodurch Rußland in der Lage sei, billiger anzubieten. Als dritter Grund wird die russische Wirtschaftspolitik angeführt. Unter dem russischen System sei es möglich, verschiedene Kostenfaktoren zu übersehen, die der gewöhnliche Händler in Rechnung stellen müsse. Dadurch habe es die russische Regierung in der Hand, unter den Kosten zu verkaufen und die Preisverhältnisse auf einem Markt, der von ordentlichen Händlern beschickt würde, zu zerstören. Infolgedessen stände den kanadischen Exporteuren auf dem englischen Markt eine besonders starke Konkurrenz gegenüber. Auf der Konferenz zu Ottawa im Jahre 1932 gelang es nun der kanadischen Regierung, England trotz größten Sträubens zu der Annahme des Art. 21 in dem Abkommen von Ottawa zu bewegen.[63]) Obwohl in diesem Artikel Rußland

[62]) Der Brief ist zitiert in: The Mannchester Guardian, Commercial, Special Number: U. S. S. R. vom 15. 10. 1932.

[63]) Art. 21: This Agreement is made on the express condition, that, if either Government is satisfied that any preferences hereby granted in respect of any particular class of commodities are likely to be frustrated in whole or in part by reason of the creation or maintenance, directly or indirectly, of prices for such class of commodities through State Action on the part of any foreign country, that Government hereby declares that it will exercise the powers which it now has, or will hereafter take, to prohibit the entry from such foreign country directly or indirectly, of such commodities into its country for such time as may be necessary to make effective, and to maintain the preferences hereby granted by it.

nicht namentlich aufgeführt ist, so ist doch diese Bestimmung gegen diesen Staat gerichtet, und zwar in erster Linie gegen dessen Holzausfuhr, was auch die englische Presse in ihren Ausführungen über das Abkommen durchblicken läßt. Auf Grund dieses Artikels hat England im Dezember 1932 den Handelsvertrag mit Rußland gekündigt.

Die Forderung Kanadas, keinen Handel mit Rußland zu betreiben, steht im Gegensatz zu der Tatsache, daß im Dezember 1932 unter anderem ein großes Tauschhandelsabkommen zwischen kanadischen Farmerverbänden und der Sowjet-Regierung über den Austausch von Zuchtvieh und Rindshäuten gegen russisches Öl und Anthrazit unterzeichnet wurde.

Gegen die Forderung Kanadas auf weitgehende Berücksichtigung seines Holzes unter Zurückdrängung des russischen Importes erhoben sich gewichtige Gegengründe. Zunächst wird darauf hingewiesen, daß die natürliche Bezugsquelle für Schnittholz nach dem englischen Markt Nordeuropa ist, während der natürliche Absatzmarkt Kanadas eher die Vereinigten Staaten und die asiatischen Länder am Stillen Ozean als Großbritanien seien. Wegen der Nähe der europäischen Länder wird auch der englische Markt in erster Linie von ihnen beherrscht; es dominiert in der englischen Holzeinfuhr Rußland, Finnland und Schweden. Hinzu kommt, daß das russische Schnittholz infolge der hervorragenden Qualität am besten für die bau- und holzverarbeitende Industrie geeignet ist, wobei es mit dem finnischen und schwedischen Holzmaterial konkurriert. Ferner wird in der Presse darauf hingewiesen,[64]) daß England vor dem Kriege von Rußland etwa 600 000 stds. importierte, was ungefähr 35 % des Gesamtimportes an Holz nach England ausmacht. Diese Ziffer ist nach dem Kriege nicht wieder erreicht worden, sondern schwankt zwischen 450 000 und 500 000 stds. Hierbei wird auch betont, daß, als nach dem Kriege die russische Holzeinfuhr sich nur auf 5 % belief, der fehlende Anteil zum größten Teil von Finnland und Schweden bezogen wurde, während dieser Ausfall auf die Einfuhr von Kanada ohne größeren Einfluß blieb.

In dem Streit um die Beschränkung der russischen Holzeinfuhr nimmt in der Presse zu Gunsten Rußlands die Manchester Guardian Commercial eine führende Stellung ein. Dieses Industrieblatt ist der Ansicht, daß irgendeine Begrenzung der russischen Holzeinfuhr einen direkten Verlust für die holzverarbeitende Industrie bedeutet und ferner eine „drastische" Umwälzung für die Bauspezifikationen infolge unzulänglicher Zufuhr von passendem Holz hervorgerufen würde. Überdies würden wie im Jahre 1921, als Rußland wirklich aufhörte, den englischen Holzmarkt zu beschicken, die Preise stark anziehen.

---

[64]) The Manchester Guardian Commercial, U. S. S. R. . . ., Special Number vom 15. 10. 1932. „Russian Timber".

Zum Beweis ist dort folgende Tabelle angeführt:

1913	7 in. basis	L 3	10 sh	f. o. b.	×
1921	„ „	L 29	5 sh	„	+
1922	„ „	L 17	— sh	„	
1923	„ „	L 18	10 sh	„	
1924	„ „	L 17	— sh	„	
1925	„ „	L 13	10 sh	„	
1926	„ „	L 13	— sh	„	
1927	„ „	L 13	5 sh	„	
1928	„ „	L 14	— sh	„	++
1929	„ „	L 13	10 sh	„	
1930	„ „	L 13	— sh	„	
1931	„ „	L 11	15 sh	„	

Zeichenerklärung:

Russian exports × — 35 %
+ — 4 % only
+ + — 20 %

Jenen Ausführungen, daß der Verlust Rußlands keineswegs einen Gewinn für Kanada bedeuten würde, ist zuzustimmen; denn an seine Stelle würden finnische und schwedische Zufuhren treten und die Lücke ausfüllen, die durch die Verdrängung der russischen Einfuhr entstehen würde.

Auf den Preisunterschied des russischen und kanadischen Holzes geht der „Economist" ein, wobei er betont, daß trotz des 10 % Vorzugszolles die Einfuhr von Kanada für die ersten neun Monate 1932 nur 5 % betrug. Der Durchschnitts-cif-Preis des kanadischen Holzes betrug 4 L 7 sh 9 d per load (of 50 cubic feet), während sich der Preis des russischen Holzes auf 3 L 5 d belief. Die Differenz in diesen Importpreisen sei groß genug, um größere Einkäufe von europäischem Holz zu rechtfertigen. Abschließend kommt das Blatt zu dem Urteil, daß die geographische Lage Kanadas keine größere Holzeinfuhr nach ökonomischen Grundsätzen zulasse.[65])

b) Das Verhalten Rußlands zu diesen Auseinandersetzungen.

Obwohl die Gründe gegen eine starke Bevorzugung kanadischen Holzes auf Kosten Rußlands nicht sehr stichhaltig sind, sah sich doch die russische Regierung gezwungen, durch geeignete Mittel ihre Stellung auf dem englischen Holzmarkt zu behaupten. Die Einschränkung der russischen Holzausfuhr nach England würde sowohl für seinen Handel als auch für den Verkehr von großer Tragweite sein. Die russische Regierung hat die ihr durch das Vorgehen Kanadas drohende Gefahr nicht unterschätzt.

---

[65]) „The Economist", London, Nr. 4663 vom 7. 1. 1933 „The geographical position of Canada is against a very large softwood trade with the United Kingdom on economic lines".

Um die Industrialisierung ihres Landes nicht zu gefährden, mußte sie darauf bedacht sein, den großen Kunden nicht zu verlieren, da dies einen starken Ausfall an Devisen bedeutet hätte, der auf einer anderen Seite nicht ausgeglichen werden konnte, da die anderen Länder kaum in der Lage waren, diese Holzmengen aufzunehmen. Aus diesem Grunde sah sich Rußland gezwungen, England gegenüber in jeder Beziehung eine vorsichtige und freundliche Haltung einzunehmen, um jede Verstimmung in englischen Handelskreisen zu vermeiden. Als im Jahre 1931 die „Central Buying Corporation" die vereinbarte Mengen von 600 000 stds. nicht absetzen konnte, bestand in kluger Voraussicht Rußland nicht auf einer vollständigen Erfüllung seines Holzkontraktes, sondern erklärte sich zu einer Herabsetzung von 92 000 stds. bereit bei einem gleichzeitigen Preisnachlaß von 1 L per std. Diese Handlungsweise erwies sich als sehr klug, denn sie wurde in der englischen Presse als ein Beweis dafür angesehen, daß Rußland nicht die Absicht habe, durch Verschleuderung seines Holzes den englischen Markt zu beunruhigen, wie ihm von Kanada vorgeworfen wurde.[66]) Bei dem Abschluß des Kontraktes für 1932 erklärte sich Rußland bereit, nach England nur die vereinbarte Menge von 450 000 stds. zu versenden, wie es sich auch für 1933 nur zu einer Lieferung von ca. 435 000 stds. für Großbritannien und Irland bereit erklärte. Noch in anderer Beziehung versuchte Rußland seine Stellung im englischen Handel zu befestigen. Es gab im Jahre 1932 größere Aufträge an Maschinen usw. anstatt nach Deutschland nach England, um auf diese Weise die englischen Handelskreise in günstigem Sinne zu beeinflussen und dadurch zu verhindern, den englischen Holzmarkt als Großabnehmer zu verlieren. Hierzu schreibt die Hansa:[67]) „Rußland erstrebt lebhaftere Handelsbeziehungen mit England, weil dieses Land der bisher beste Holzabnehmer ist, nun aber mit einer Beschränkung der Holzausfuhr zu Gunsten von Kanada vorzugehen beabsichtigt. Deshalb will man in größerem Umfange Industriewaren aus England kaufen". Als die englische Regierung sich mit der Absicht trug, den Handelsvertrag zu kündigen, vergab die russische Regierung größere Aufträge nach England. Dieses Vorgehen wurde in der englischen Presse lebhaft besprochen.[68])

---

[66]) Manchester Guardian vom 5. 10. 1932: This alone ist a complete refutation of the suggestion that the Russian timber exporters have unloaded their supplies on the market irrespective of the actual demand or general trading conditions.

[67]) Hansa, 69. Jahrg., Heft 46 vom 12. 11. 1932 S. 1626.

[68]) Hierzu schreibt die Shipping World Nr. 2055 vom 2. 11. 1932: Now that notice has been given to abrogate the Anglo-Russian trading agreement, Soviet agents are busying themselves in placing large orders in this country. An order for 25.000 tons of steel plates has just been distributed among such firms as . . . A Manchester firm has also directed to supply 26 tank locomotives to cost L 120.000.

Rußland hat als Käufer von Industriewaren nicht den englischen Markt im Verhältnis zu dem Einkauf von Holz durch die englischen Importeure berücksichtigt. Auf Grund größerer Krediteinräumungen von Deutschland und Amerika hat die Sowjetunion diesen Ländern in den vergangenen Jahren größere Aufträge auf Lieferung von Maschinen erteilt, obwohl sie im Gegensatz zu England in verhältnismäßig geringem Maße Waren einführten. In der englischen Presse wird immer wieder auf diese Tatsache hingewiesen. Im Jahre 1931 führte Rußland nach England 6 897 333 Tonnen Güter im Werte von L 26 607 100 aus. In demselben Jahre bezog Rußland von England Güter in Menge von 250 179 Tonnen und an Wert L 7 338 000. Die Bilanz war also stark zu Gunsten Rußlands mit L 19 269 000, sie betrug 1930 L 19 978 000. Die Einfuhr Deutschlands von Rußland betrug L 12 933 800 im Jahre 1931 L 20 570 200 für 1930, während Rußland von Deutschland Waren im Werte L 41 064 500 für 1931 und L 25 082 800 für 1930 importierte.[69]) Die Bilanz ist genau umgekehrt. Deutschland führte bedeutend mehr nach Rußland aus, als es von ihm bezog. Diese auffallende Tatsache schwächte Rußlands Stellung in dem Kampfe um die Erhaltung der Holzausfuhr nach England außerordentlich. So schreibt z. B. ein englisches Blatt:[70]) „In spite of the fact, however, that Germany's purchases fell off so considerably, she managed to sell to the Soviet in 1931 goods valued at L 41.064,500, as against L 25.082.800 in 1930 . . . . Why should Great Britain, in effect, finance the Soviet's foreign trade for that is what these figures imply?

c) Die Bedeutung der Forderung Kanadas für die Ostseeschiffahrt.

Wenn es Kanada mit Hilfe staatlicher Maßnahmen gelingt, Rußland vom englischen Holzmarkt zu verdrängen, so wird es für diesen Staat fast unmöglich sein, die frei werdende Holzmenge in anderen Ländern unterzubringen. Die Folge davon wäre für die Ostsee ein Rückgang der Holzausfuhr und damit eine Verknappung des Ladungsangebotes. Die verringerte Ausfuhr würde eine erhebliche Tonnage freisetzen und zum großen Teil zur Auflegung zwingen. Eine andere Frage ist es, ob nach Verdrängung des russischen Holzes die Einfuhr von Holz aus Skandinavien gesteigert werden kann. In diesem Falle wird der Wegfall der Holzverschiffungen von Rußland nicht so stark ins Gewicht fallen. Die Ostseereeder würden eine stärkere Verschiffung von Skandinavien begrüßen und aus bereits angeführten Gründen vorziehen.

---

[69]) Die Zahlen sind entnommen der „Shipping World" Nr. 2036 vom 22. 6. 1932. Der Wert ist errechnet auf der Basis von 10 Rubeln — 1 L Sterling.

[70]) Shipping World Nr. 2036 vom 22. 6. 1932 „Anglo-Sowjet Trade".

Im Jahre 1933 hat England den kanadischen Markt stärker berücksichtigt, während von Rußland ca. 50 000 stds. Holz weniger abgenommen wurden. Die Einfuhr skandinavischen Holzes nach England ist nicht gestiegen, obwohl die Einfuhr von Rußland zurückging. Für die vermehrten Holzverschiffungen von Kanada ist nur ein kleiner Prozentsatz der Ostsee-Tramptonnage zur Verwendung gekommen; fast ausschließlich wurden englische Schiffe, die in der Ostseefahrt nur selten Beschäftigung fanden, für diese Fahrt gechartert. Infolgedessen wurde der Ostsee- und Weißmeer-Markt durch das Kanadageschäft nicht entlastet.[71])

Obwohl das Vorgehen Kanadas für das Jahr 1933 für die Ostseeschiffahrt bereits nachteilige Folgen gezeitigt hat, lassen sich die Auswirkungen erst nach Abschluß der Verhandlungen in den nächsten Jahren übersehen. Jedoch hat die Forderung Kanadas mit dazu beigetragen, daß Rußland sich der Forderung der englischen Schiffahrtsverbände, ihre Interessen bei den Holzverschiffungen stärker zu berücksichtigen, nicht entziehen konnte.

3. Die Forderung der englischen Schiffahrtsverbände und ihre Unterstützung durch die Presse.

Die seit dem Jahre 1930 auch in England immer stärker einsetzende Krise machte sich in besonderem Maße im Handel bemerkbar. England, das die größte Handelsflotte der Welt besitzt, spürte den gewaltigen Rückgang des Verkehrs besonders stark in der Schiffahrt. Auch bei der großen Trampdampferflotte merkte man den Rückgang der Massenladungen durch den Zusammenbruch des australischen und kanadischen Weizenmarktes. Die Folge war ein immer größeres Anwachsen der Auflegeziffern. Um die Schiffe nach Möglichkeit in Fahrt zu halten, verlegte man sich in größerem Umfange auf das russische Geschäft, das bis dahin in nicht nennenswerter Weise von englischer Seite gepflegt worden war. Bei den Untersuchungen über die Zufuhren an Holz nach England erkannte man die ungenügende Beteiligung der englischen Handelsflotte und war natürlich darauf bedacht, hier lohnende Beschäftigung zu finden. Seit dem Jahre 1931 wurde in immer steigerndem Maße an Rußland die Forderung gestellt, bei Aufnahme von Tonnage in erster Linie England zu berücksichtigen, besonders bei Beteiligung an der Holzfahrt auf England. Die englischen Reeder erkannten bald ihre starke Stellung Rußland gegenüber und drangen auf weitgehendste Berücksichtigung ihrer Forderungen. Hierbei wurden sie von ihren Reederverbänden und der britischen Schiffahrtskammer selbstverständlich stark unterstützt. Als die Russen zunächst auf die englischen Forderungen nicht eingingen, da sie auf dem Schiffahrtsmarkt ihre volle Handelsfreiheit bewahren wollten, traten die eng-

[71]) Hansa, 71. Jahrg., Nr. 1 vom 6. 1. 1934: „Das Nordostsee-Frachtgeschäft 1933“ von R. Wessel, Hamburg, S. 70.

lischen Reederverbände an die Regierung heran mit der Forderung, auf Rußland einen Druck auszuüben. Die Reeder und auch ihre Presse wiesen darauf hin, daß Rußland riesige Holzmengen nach England einführe, ohne größere Gegenbestellungen zu tätigen und die britische Schiffahrt zu beschäftigen. Ihre Stellung wurde stärker mit dem Augenblick, als Kanada eine größere Holzeinfuhr auf Kosten Rußlands nach England verlangte, eine Forderung, über die die Regierung im Interesse des britischen Imperiums nicht achtlos hinwegschreiten konnte. Eine größere Holzeinfuhr von Kanada hat für die britische Schiffahrt den Vorteil, daß diese wohl ausschließlich durch britische Schiffe vorgenommen würde. (s. Kp. III, 2, c) Hierzu schreibt die Scandinavien Shipping Gazette[72]: „The Imperial Preference policy, to which the national Government have now pledged themselves, will probably mean that Canadian timber once more will get a „place in the sun" in the British market. British shipping is likely to get the substantial part of bringing home the Canadian timber from the Pacific coast. As a matter of fact it is though likely that the Imperial Meating at Ottawa in July will discuss the possibilities of reserving the trade between the Dominions and the Mother Country for British ships." Hinzu kommt noch, daß durch den weiteren Schiffahrtsweg mehr Tonnage Beschäftigung findet als auf dem kürzeren England-Ostsee. Ferner würden auch die Raten infolge größeren Frachtangebotes anziehen.

Gegenüber der durch diese Tatsache bedingten starken Stellung Englands befindet sich Rußland in einer bedrängten Lage. Infolge seines großen Devisenbedarfes auf Grund der durch den Fünfjahresplan bedingten Industrialisierung seines Landes kann es auch England als Großabnehmer von Holz nicht verzichten, sondern muß darauf bedacht sein, einen großen Teil seines Holzes in England unterzubringen. Rußland kann sich nicht mehr, wie in vergangenen Jahren, in gleich starkem Maße auf dem Frachtenmarkt bei der Aufnahme von Tonnage durchsetzen, da es auf Englands Schiffahrtsinteressen Rücksicht nehmen muß. England ist ein gleicher, wenn nicht stärkerer, Gegenkontrahent geworden. Aus diesen Tatsachen heraus ist es zu verstehen, daß Rußland bei der Aufnahme von Tonnage, Englands Handelsflotte in den beiden letzten Jahren in der Holzausfuhr auf England in starkem Maße berücksichtigt hat.

Aber nicht nur die Reeder stellen ihre Forderungen auf, sondern auch die Makler dringen darauf, daß die Charterung von Tonnage in allererster Linie auf dem englischen Markt durch britische Makler zu er-

---

[72]) Scandinavian Shipping Gazette, Vol. XVI Nr. 7 vom 10. 2. 1932. „Soviet versus Canadian Timber".

folgen habe. Zu dieser Forderung schreibt ein englisches Blatt:[73]) „British Shipbrokers are also very critical of Russian chartering, for not only has Russia chartered a large number of foreign ships for the importation of produce to this country, but she has also sought to charter foreign vessels outside this country, and so has deprived British brokers of work which they would ordinarily undertake". In den früheren Jahren wurden große Mengen Schiffsraum durch fremde Makler an nicht englischen Plätzen gechartert.

Schließlich muß Rußland auch auf dem Gebiet der Charterbedingungen England gegenüber bei Abänderungen besonders vorsichtig sein, da die Reeder bei den verschiedenen Anlässen auf Innehaltung der alten Charterbedingungen drangen. Rußland hat also England gegenüber in bezug auf seine Handels- und Schiffahrtspolitik einen sehr schweren Stand und muß alles daran setzen, mit England gut Freund zu bleiben.

Die englische Schiffahrtspresse als Sprachorgan der Reederverbände ist besonders im Jahre 1932 auf das entschiedenste für die Forderung der Reeder auf größere Berücksichtigung eingetreten und hat dabei die Gründe hierfür wohl erkannt.[74]) Die verschiedenen Reederproteste fanden einmütigen Ausdruck auf einer Versammlung der Chamber of Shipping vom 30. 6. 1932, wo beschlossen wurde, folgende Tatsachen der englischen Regierung zu unterbreiten.[75])

1. That there is still an unsatisfactory trade balance between this country and Russia notwithstanding the extensive financial assistance given by the Export Credits Department to facilitate purchases by Russian State Trading Organisations;

---

[73]) The Times Trade and Engineering Supplement, London, Nr. 712 vom 27. 2. 1932. „Criticisms of Soviet Trade".

[74]) Besonders bemerkenswert sind einige Ausführungen der Shipping World Nr. 2036 vom 22. 6. 1932: „British Shipping and Russian Trade": Anglo-Soviet trade is not so important to us that its complete cessation would have any adverse effects on our wellbeing, but it is vital to the Soviet. . . Without reference to Russia's susceptibilities, we could take immediate steps to ensure that nothing is imported from Russia without a corresponding export in other words that the Anglo-Soviet trading account balances — and, having regard to the particular international position Russia has made for herself, we could insist that Anglo-Soviet trade must be caried in ships owned by one or other for the countries which are parties to such trade".

[75]) The Times, London, Nr. 46176 vom 4. 7. 1932: „Trade with Russia. — Protests by British Shipowners."

2. That the Russian Government persists in disregarding normal terms of chartering and refuses to make full use of British Tonnage;
3. That the Russian Government has itself set up a distinction in its trading relations as compared with all other countries, in itself making all puchases of goods and services and preventing the free purchase permitted in other countries;
4. That Russia therefore compels Governments of other countries to take positive action if their national interests are not to be prejudiced.

Diese Forderung wurde noch unterstützt durch eine Erklärung, in der die Regierung dringend gebeten wird, die Fortdauer des englisch-russischen Handelsvertrages davon abhängig zu machen, daß Rußland sich verpflichtet, vollen Gebrauch von der britischen Tonnage zu guten Bedingungen (on equitable terms) zu machen. Das Handelsabkommen wurde im Jahre 1932 zum April 1933 von England gekündigt, um seine Handelsbeziehung zu Rußland in neue Bahnen zu lenken. Bei den Verhandlungen über den neuen Vertrag wurde der Regierung vom Rußlandausschuß der britischen Handelskammer ein Gutachten vorgelegt, in dem verlangt wird, daß der Vorsprung der russischen Schiffstonnage — eigene und gecharterte Tonnage — beseitigt werde durch eine Klausel, daß mindestens die Hälfte der Warentransporte zwischen den beiden Ländern Schiffe der englischen Flagge zuzufallen hätte. Sehr eindeutig tritt die Times für die britischen Schiffahrtsinteressen ein und verlangt die Förderung der Holzeinfuhr von Kanada, wodurch der größte Teil dieser Zufuhren von britischer Flagge abgefahren würde.[76]) Durch die Presse finden die Verbände und Makler eine starke Unterstützung ihrer Forderung. Von der Anglo-Soviet Company wurde die Bedeutung der Auslassungen in der Presse nicht verkannt. Deshalb veröffentlichte sie mehrmals Material in den englischen Zeitschriften, um zu beweisen, daß Rußland volles Verständnis für die englischen Forderungen habe und immer mehr bei seinen Verschiffungen von englischer Tonnage Gebrauch mache.

---

[76]) In bezug auf die Verschiffungen vom Rußland kommt das Blatt zu interessanten Feststellungen. The Times, London Nr. 46 045 vom 1. 2. 1932: Supplies of Timber from Canada: „A great number of foreign vessels have been employed in bringing to this country timber from Russia, for some foreign owners have specialised in carrying this type of cargo.“ Dieser Vorwurf richtet sich auf Norwegen. Sie fährt dann fort: „When contracts have been made by firms in this country with the Soviet organisations for the purchase of supplies of Russia Timber on a c. i. f. basis the chartering of tonnage has been in the hands of the sellers, who have made their own terms with shipowners.“

4. Das Verhalten Rußlands in seiner Schiffahrtspolitik England gegenüber.

Die russische Regierung hat bald erkannt, daß sie ihre Schiffahrtspolitik England gegenüber ändern müsse, wenn anders sie nicht den englischen Markt verlieren will. Sie ist infolgedessen dazu übergegangen, sowohl mehr englische Tonnage für die Holzfahrt aufzunehmen, als auch den größten Teil ihrer benötigten Tonnage durch britische Makler in Verbindung mit der Anglo-Soviet Company zu chartern. Ferner hat die Agentur der Soyfrachttransport Moskau von Fall zu Fall auf Grund der englischen Beschwerden Material über die durch die Agentur gecharterte Tonnage veröffentlicht.

In der Presse wie auch aus englischen Schiffahrtskreisen wurde Rußland wiederholt vorgeworfen, daß es die englischen Schiffahrtsinteressen vernachlässige. Vor allem wurde eingewandt, daß der englische Anteil an der aufgenommenen Zeitchartertonnage für 1931 nur 26,66 % betragen habe bei einem Bezug von 56,25 % des gesamten Holzes von Leningrad und dem Weißen Meer. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, daß der norwegische Prozentsatz 33,33 % betragen habe, obwohl von diesem Lande kein Holz von Rußland bezogen wurde.[77]) Um diese Vorwürfe zu entkräften, wurde von der Anglo-Soviet Company umfangreiches Material veröffentlicht. In einem Brief an den Fairplay vom 2. 7. 1932 [78]) wird nachgewiesen, daß zwar 1931 der Anteil Englands an der Zeitchartertonnage nur 26,7 % ausgemacht habe, aber im Jahre 1932 bereits 80 %. Ferner wird darauf aufmerksam gemacht, daß zwar im Jahre 1931 bis zum Juni der britische Anteil an den Einzelreisen (shipped on a single voyage basis) in den beiden Verkehrsgebieten 6,84 % betrug, sich aber für die entsprechende Periode 1932 auf nicht weniger als 17,55 % gesteigert, sich also fast verdreifacht habe. Der Brief schließt mit den bezeichneten Worten: „The improvements above-mentioned have all been reached in spite of the extensive propaganda of certain shipowners organisations, who have constantly recommended British shipowners not to offer their vessels to this Company". Gegen Ende des Jahres 1932 nach Kündigung des englisch-russischen Handelsvertrages wurde von der Anglo-Soviet Company weiteres Material veröffentlicht, um zu beweisen, „welch ein guter Freund Rußland gegenüber der britischen Schiffahrt sei". Es wird dargelegt, daß während der ersten 9 Monate 1932 von den 377 auf dem englischen Markt durch britische Makler gecharterten Schiffen 240 britischer Nationalität waren, was damit 63,66 % aller Charterungen aus-

---

[77]) Fairplay Nr. 2, 549 vom 17. 3. 1932: Growth of Foreign Competition.

[78]) Fairplay Nr. 2.565 vom 7. 7. 1932.

machte gegen 55,18 % im Jahre 1931. Die Frachtzahlungen, die von Januar bis September 1932 auf dem Londoner Markt geleistet wurden, gingen zu 70,36 % an britische Reeder. Der britische Anteil an dem gesamten Holzexport von Leningrad und dem Weißen Meer nach England betrug in den ersten 9 Monaten 1932 fast 14,4 % im Gegensatz zu 1931 mit nur 3 %.

An diesen Zahlen läßt sich erkennen, daß Rußland im Jahre 1932 bereits sehr stark auf die englische Forderung nach größtmöglicher Berücksichtigung seiner Tonnage eingegangen ist. An die letzten Veröffentlichungen knüpft die Shipping World den Satz:[79]) „There is still room for improvement in these percentages and the new policy of the British Government will, no doubt, have a salutary effect, even if it does not lead to a betterment of the chartering conditions". Sehr aufschlußreich ist aber der Schlußsatz dieses Artikels: „The conversion of the Soviet to generally accepted principals of trading not proves hopeless in view of the danger in which the Russian autocrats stand at the moment."

5. Die Auswirkung der englischen Forderung auf die Ostseeschiffahrt.

Der Forderung Englands auf stärkere Berücksichtigung seiner Schiffahrtsinteressen von der Ostsee und dem Weißen Meer hat sich Rußland nicht entziehen können. Es wird sich in den nächsten Jahren der britische Anteil an den Holzverschiffungen weiterhin durchsetzen und mindestens eine Beteiligung von 50 % erreichen zum Nachteil aller an der Holzfahrt von Rußland interessierten Reeder. Jedoch ist dies nur unter der Voraussetzung zu erwarten, daß sich die Verhältnisse in den nächsten Jahren nicht durch irgendwelche staatliche Maßnahmen grundlegend ändern. In den Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag wird England versuchen, Bestimmungen über eine angemessene Beteiligung englischer Tonnage durchzusetzen.

Die russische Wirtschaftspolitik, die Verschiffung seiner Güter mit eigenen Schiffen vorzunehmen, greift auch auf andere Länder über. Das Vorgehen Englands hat den Zweck, den Austausch der Güter zwischen zwei Ländern durch eigene Schiffe unter Vereinbarung eines bestimmten Verteilungsschlüssels vorzunehmen. Wenn sich diese Bestrebungen, die sich auch bei anderen Ländern bemerkbar machen, durchsetzen, so bedeutet dies eine schwere Hemmung für die freie Trampschiffahrt, deren Wesen ja darin besteht, Ladung dort zu suchen, wo sie sie findet. Vor allen Dingen wird sich dies für diejenigen Länder auswirken, die im Gegensatz zu ihrer Ein- und Ausfuhr eine große Flotte besitzen. Hierbei ist für die

[79]) Shipping World Nr. 2055 vom 2. 11. 1932. „Soviet Activities".

Ostsee in erster Linie an Norwegen zu denken, dessen große Flotte fast ausschließlich auf die Verrichtung fremder Dienstleistungen angewiesen ist. Sollten sich die Bestrebungen einer angemessenen Beteiligung am Güterverkehr allgemein durchsetzen, wofür gewisse Ansätze vorhanden sind, so ergeben sich daraus für die Trampschiffahrt strukturelle Veränderungen, deren Ausmaße sich noch nicht überblicken lassen.

C. Die Entwicklung des Ostsee-Frachtenmarktes, insbesondere die des Holzfrachtenmarktes.

Die Verlagerungen, die sich sowohl auf der Seite des Angebots wie auch der Nachfrage in der Nachkriegszeit — und hier besonders in den letzten Jahren — ergeben haben, beeinflussen den Ostsee-Frachtenmarkt stark. Während vor dem Kriege sich Angebot und Nachfrage ungefähr ausglichen, in Zeiten der Hochsaison sogar sich Tonnagemangel bemerkbar machte, stieg nach dem Kriege das Angebot von Jahr zu Jahr. Jederzeit wurde reichliche und billige Tonnage angeboten. (Außenseitertonnage, Tonnage der Ostsee-Randstaaten.) Auf der anderen Seite ging der Güterverkehr infolge der verschiedenen handelspolitischen Maßnahmen von Jahr zu Jahr zurück. Hinzu kam, daß Rußland infolge seiner Stellung als Großablader und Großbefrachter den gesamten Ostsee-Frachtenmarkt durch seine Maßnahmen stark beunruhigte.

Alle diese Veränderungen bewirkten, daß die Frachtraten jedes Jahr, mit Ausnahme des Jahres 1926, — englischer Bergarbeiterstreik — zurückgingen und in den letzten Jahren weit unter dem Vorkriegsstand lagen. Die Auflegungsziffern, besonders die der deutschen Tonnage, nahmen von Jahr zu Jahr zu, da die Reeder bei den angebotenen Frachtsätzen vielfach nicht mehr in der Lage waren, ihre Schiffe in Fahrt zu halten.

Auch der Weltfrachtenmarkt verschlechterte sich, da auch hier auf den einzelnen Märkten das Angebot von Tonnage die Nachfrage nach Tonnage überstieg. Das Mißverhältnis zwischen einer gegen die Vorkriegszeit um rund 30 % vergrößerten Handelsflotte und einem um etwa 25 % gesunkenen Weltgüterverkehr wirkt sich auf dem Weltfrachtenmarkt zu einem scharfen Wettbewerb aus und drückt die Frachten auf einen verhältnismäßig niedrigen Stand. Der Rückgang des Güterverkehrs wirkte sich auch in der Auflegung von Tonnage aus. Am 1. Oktober 1931 waren in den Häfen des Vereinigten Königreiches 2 089 443 N.R.T. aufgelegt gegen 2 196 140 N.R.T. am 1. Juli 1932. Besonders stark waren die Auflegungen der deutschen Handelsflotte. Sie betrugen nach Angaben des Verbandes deutscher Reeder am 1. Dezember 1932 1 170 085 N.R.T. gegen 764 681 N.R.T. am 1. Dezember 1931.[80]) Neben dem

---

[80]) Hansa, 70. Jahrg., Nr. 1 vom 7. 1. 1933: „Der Weltfrachtenmarkt 1932", S. 24 f.

Rückgang der Ein- und Ausfuhr wirkte sich bei diesen hohen Auflegungsziffern Deutschlands noch stark die Pfundentwertung aus, die sehr oft einen Konkurrenzkampf unmöglich machte, sodaß die deutschen Reeder gezwungen waren, ihre Schiffe aus der Fahrt zu ziehen.

Über die Frachtenbewegungen der Jahre 1931 und 1932 auf dem Weltmarkt geben die einzelnen Ratenindex-Berechnungen ein anschauliches Bild.[81])

Ratenidices.

	Lloyds List. (1923 — 100)		Statistisches Reichsamt (1913 — 100)	
	1932	1931	1932	1931
Januar—Juni im Mittel	68,5	72,8	77,4	87,3
Juli—November im Mittel	67,1	67,4	65,0[1])	82,4[1])
11 Monate General-Index	67,0	70,3	69,1[2])	85,3[2])

[1]) Juli—Oktober.
[2]) 10 Monate.

1. Vorbemerkungen.

Die Entwicklung der Frachtraten für die einzelnen Jahre der Nachkriegszeit aufzuzeigen, stößt auf zahlreiche Schwierigkeiten. Vor allen Dingen ist die Aufstellung genauer Frachttabellen infolge der vielen Abladeplätze, der verschiedensten Arten von Gütern (Holz, Kohle, Getreide), sowie die Art der Verschiffungen (Einzelreise, mehrere Reisen zu einer festen Rate für eine bestimmte Menge, Größe des Schiffes, Dampfer oder Segler) mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Bei der Aufstellung der einzelnen Frachttabellen wurden nur D.B.B.-Frachten berücksichtigt. Die Bezeichnung D.B.B. ist im Holzversand über die Ostsee anerkannt; man versteht darunter deals, battens, and boards — Dielen, Latten, Bretter.

Die Frachtsätze sind, da diese allgemein schwer zu beschaffen sind, nur nach holsteinischen Häfen berechnet und zwecks einer einheitlichen und klaren Übersicht auf Basis Lübeck/Flensburg aufgestellt.[82]) Um jedoch ein

[81]) Hansa, 70. Jahrg., Nr. 1 vom 7. 1. 1933, S. 24.

[82]) Von zwei Maklerfirmen wurden mir Auszüge aus den Befrachtungsbüchern zur Verfügung gestellt.

möglichst übersichtliches Bild zu gewinnen, werden für die Jahre 1930 bis 1933 auch Frachtsätze von Skandinavien und Rußland nach England und Holland besprochen.

Finnland und Schweden besitzen große Waldbestände. Die Ausfuhr an Holz beträgt bei Finnland ca. 60 % der Gesamtausfuhr, bei Schweden ca. 40 %. Die Organisation des Abtransportes des Holzes aus den Wäldern, sowie die Anlagen zur Bearbeitung desselben sind mustergültig. Das in den Wäldern geschlagene Holz wird im Sommer auf den Flüssen in Form von Holzflößen und im Winter bei hoher Schneelage mittels Schlitten an die Küste gebracht. Längs dieser befinden sich in der Nähe der Flußmündungen die großen Sägemühlen, um das Holz in die verschiedensten Dimensionen einzuschneiden.

Die Küsten Finnlands und Schwedens sind in einzelne Distrikte eingeteilt, mehrere dieser Distrikte werden zu einem Bezirk zusammengefaßt. Diese Einteilung ist für das Frachtengeschäft sehr wichtig, da sich der Frachtsatz für die Holzladungen nicht nach einem der zahlreichen kleinen Abladeplätze richtet, sondern nach den Bezirken bzw. Distrikten, in denen die betreffenden Abladeplätze liegen. Bei der Aufstellung der Frachtraten ist nach dieser Einteilung vorgegangen. Die Frachtsätze sind nach 6 Bezirken zusammengefaßt, nämlich: Südfinnland, Untere Zone Finnland, Mittelfinnland, Nordfinnland, Nordschweden und Mittelschweden. Südschweden ist nicht berücksichtigt, weil von dort die Ausfuhr von Holz sehr gering ist. Um eine klare Übersicht zu gewinnen, sind die einzelnen Bezirke mit den zugehörigen Distrikten aufgeführt:

Bezirke:	Distrikte:
Südfinnland	Viborg, Fredrikshamm, Kotka, Lovisa, Borga, Helsingfors, Ekenäs, Hangö.
Untere Zone Finnland	Abo, Nystad, Raumo, Björneborg, Kristinestad, Kaskö, Hälfte Wasa.
Mittelfinnland	Hälfte Wasa, Nykarleby, Jakobstad, Gamla-Karleby.
Nordfinnland	Braheſtad, Uleaborg, Kemi, Tornea.
Nordschweden	Haparanda-Kalix, Lulea, Pitea, Skelleftea, Umea.
Mittelschweden	Örnsköldsvik, Hernösand, Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamm, Gefle.

Von großer Bedeutung für die Ostseeschiffahrt und die Frachtratenbildung sind die klimatischen Verhältnisse. Jedes Jahr sind die Häfen Skandinaviens durch Eis blockiert. Durchschnittlich sind sie von Dezember bis März wegen Eisschwierigkeiten für die Schiffahrt geschlossen. In den Häfen Nordfinnlands und Nordschwedens ist mit der Aufnahme der

Schiffahrt erst Mitte April zu rechnen. Tritt der Winter besonders heftig auf, so dauert die Behinderung der Schiffahrt je nach der Lage der Häfen von Dezemeber bis Ende April, ja sogar bis Mai in den nördlichen Häfen. Nach Beendigung einer Eisperiode ist stets auf dem Holzverschiffungsmarkt eine stärkere Nachfrage nach Schiffsraum zu beobachten, weil die Holzlager der Importeure größtenteils geräumt sind. Auch im Herbst gegen Ende der Verschiffungssaison ziehen die Raten für prompte Tonnage an. Die Strenge und Dauer des Winters beeinflussen stark den Ostseefrachtenmarkt. Nach einem kalten und lang anhaltenden Winter ist die Nachfrage nach Schiffsraum bei Beendigung der Eisperiode stärker als nach einem milden Winter. In letzterem Falle ist es oft möglich, während des ganzen Jahres von Mittelschweden, Südfinnland und z. T. Untere Zone Finnlands Holz zu verschiffen. In diesem Falle wird im Frühjahr weniger Schiffsraum benötigt, da die Holzimporteure während des Winters ihre Holzlager auffüllen konnten, so daß infolge geringerer Nachfrage nach Schiffsraum ein stärkeres Anziehen der Raten nicht zu erwarten ist.

2. Die Preisbildung im Seefrachtenmarkt.[83])

Der Frachtenmarkt wird gebildet durch das Angebot von Verschiffungsgelegenheit auf der einen, durch die Nachfrage nach solcher auf der anderen Seite.[84]) In der freien Schiffahrt vollzieht sich in der Regel die Preisbildung durch Vereinbarung im freien Markt, während bei der Linienfahrt die Festsetzung der Tarife auf Grund von Abmachungen der an einer bestimmten Route interessierten Reedereien erfolgt.

Die untere Grenze des Frachtpreises wird bestimmt durch die Selbstkosten des Anbietenden von Laderaum zuzüglich der Gewinnspanne. Diese muß mindestens den Normalzins für den Grenzbetrieb erreichen. Als Grenzbetrieb ist dabei dasjenige Unternehmen zu verstehen, das unter den ungünstigsten Verhältnissen arbeitet, jedoch für den Transport der im freien Markt angebotenen Verschiffungsgelegenheit noch unentbehrlich ist. Alle Reedereien, die unter günstigeren Verhältnissen arbeiten, erhalten einen Differenzgewinn für ihre Mehrleistung.

Die obere Grenze des Preises wird durch den Verkehrswert des zu befördernden Gutes bestimmt, also denjenigen Wert, den die Beförderung für den Absatz des Gutes hat. Übersteigt der Preis für die Beförderung des Gutes diesen Wert, so wird die Absatzfähigkeit in Frage gestellt, die Beförderung wird unterbleiben. Liegt auf der anderen Seite der Beförderungspreis unter den Selbstkosten zuzüglich des Normalzinses, so arbeitet die Reederei unwirtschaftlich.

---

[83]) Stapelfeld, Fr.: „Ser Seefrachtenmarkt, Berlin, 1931."

[84]) Hellauer, J.: „Nachrichten und Güterverkehr Handelshochschule, Bd. 4. 1. S. 252."

Steht der Nachfrage nach Schiffsraum ein gleiches Angebot an Schiffsraum gegenüber, so liegt der Preis in der Zone des Grenzgebietes, der gerade noch für die Beförderung der angebotenen Güter in Frage kommt. Kann jedoch die Nachfrage nach Schiffsraum nicht befriedigt werden, so ziehen die Frachtraten an. Ein Überangebot von Verschiffungsgelegenheiten hat — vorausgesetzt, daß keine Vergrößerung des Güterangebotes eintritt — ein Sinken der Raten zur Folge.

Die anziehende Rate als Zeichen dafür, daß eine stärkere Nachfrage nach Tonnage einsetzt — vorausgesetzt, daß keine Verknappung des Tonnageangebotes eingetreten ist — übt einen Einfluß auf Angebot und Nachfrage aus. Durch das Anziehen der Raten wird Schiffsraum, der durch die Preisbildung vom Markt ausgeschlossen war, wieder rentabel. Er kann wieder in Fahrt gesetzt werden. Ein Anziehen der Preise auf dem Frachtenmarkt wirkt sich zunächst in einer Abnahme der aufgelegten Tonnage aus. Ist der Mangel an Schiffsraum von längerer Dauer und aus einem vermehrten Güteraustausch zu erklären, so setzt eine lebhafte Neubautätigkeit ein. Dies dauert so lange an, bis Angebot und Nachfrage in angemessenem Verhältnis stehen. Auf Seiten der Nachfrage nach Schiffsraum ist bei Anziehen der Rate zunächst eine abwartende Haltung zu beobachten, wenn man der Ansicht ist, daß das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage nur vorübergehender Natur ist. Die Verfrachter halten mit der Aufnahme von Tonnage zurück, wenn genügend Schiffsraum vorhanden ist, dieser jedoch auf den einzelnen Frachtmärkten infolge schlechten Disponierens der Reeder unzweckmäßig verteilt ist. Ist jedoch eine fühlbare Knappheit an Schiffsraum für längere Dauer vorhanden, so wird durch den höheren Preis ein Teil der Nachfragenden vom Markt ausgeschlossen.

Bei sinkender Frachtrate infolge Überangebotes von Tonnage müssen die Reeder mit ihren Forderungen heruntergehen, falls sie ihre Schiffe in Fahrt halten wollen. Um sich Ladung zu sichern, findet ein gegenseitiges Unterbieten statt. Sind die Raten soweit gefallen, daß die Reedereien, die mit den höchsten Kosten arbeiten, bei den Sätzen nicht mehr wettbewerbsfähig sind, so sind sie gezwungen, ihre Schiffe aufzulegen, um größere Verluste zu vermeiden. Durch die Auflegung der überflüssigen Tonnage bei einem zeitlich begrenzten Güterrückgang tritt eine Verknappung des Tonnageangebotes ein. Hierdurch wird ein Anziehen der Frachtsätze und damit eine allmähliche Erholung des Frachtenmarktes erreicht. Ist jedoch der Überfluß an Tonnage struktureller Art und nicht aus einem vorübergehenden Rückgang des Landungsangebotes zu erklären, so bleibt nur eine Abwrackung der überflüssigen Tonnage übrig.

Ist der Punkt erreicht, wo die Selbstkosten durch die hereingenommenen Frachten nicht mehr gedeckt werden können, d. h. die Rentabilität aufhört, so wird sich der Reeder überlegen, ob es für ihn vorteilhafter ist, sein Schiff weiterhin in Fahrt zu halten, oder es aufzulegen. Ist es mög-

lich, durch die Weiterbeschäftigung die gesamten, dadurch entstehenden Fahrtkosten abzüglich der Kosten für Arbeitsbereitschaft hereinzubekommen, so wird der Reeder nicht zur Auflegung der Schiffe schreiten. Zu den Kosten müssen noch diejenigen hinzu gerechnet werden, die durch das Aufliegen und die spätere Wiederinfahrtsetzung entstehen.

Da ein Schiff durch längeres Aufliegen infolge Verrostung an Schiffsrumpf und Maschinen beträchtlichen Schaden erleidet, entschließt sich der Trampreeder sehr schwer dazu. Gerade er läßt sich bei der Beurteilung der Marktlage von einem gewissen Optimismus leiten. Liegen die Verhältnisse auf dem von ihm bevorzugten Gebiet (z. B. Nord-Ostseefahrt) ungünstig, so hofft er doch auf eine baldige Besserung, wenn nicht hier, so doch auf einer anderen Route (z. B. Atlantikfahrt). Aus diesen Erwägungen heraus ist es zu verstehen, daß z. B. in der Nordostseefahrt die Reeder sich erst sehr spät zu einem Auflegen eines Teiles ihrer Flotte entschlossen und es in den Jahren 1930 und 1931 vorzogen, zu den niedrigen Frachtsätzen die Schiffe fahren zu lassen, ohne dabei zu bedenken, daß durch die Hereinnahme solcher Frachten eine Besserung des Frachtenmarktes niemals zu erreichen ist.

3. Die Entwicklung der Holzfrachten von Skandinavien nach Lübeck/Flensburg in den Jahren 1924—1929.[85])

Im Jahre 1924 hielten sich die Frachtraten durchweg auf derselben Höhe. Obwohl infolge des strengen Winters die Häfen spät offen wurden und infolgedessen mit einer stärkeren Abberufung von Ladungen zu rechnen war, blieb eine Erhöhung der Raten aus. Auch im Herbst, wenn infolge des bevorstehenden Saisonabschlusses die Raten anziehen, war nur in Südfinnland und Untere Zone Finnland wegen größerer Ladungsangebote ein Anziehen der Raten festzustellen. Während des ganzen Jahres wurde auf allen Plätzen genügende Tonnage angeboten, so daß höhere Raten nicht zu erzielen waren.

Im Jahre 1925 blieben die Frachtsätze durchschnittlich auf der Höhe des Vorjahres. Während sich in den Monaten Juni, Juli und August keine Veränderung zeigte, setzte Ende August ein Sinken der Raten in allen Bezirken ein, das auf ein geringeres Ladungsangebot bei größerem Tonnageandrang zurückzuführen ist. Von Oktober ab zogen die Raten etwas an wegen des bevorstehenden Saisonabschlusses. Hierbei ist in den nördlichen Bezirken ein stärkeres Anziehen festzustellen, weil in diesem Jahr bereits früher mit einem Einfrieren der Schiffe gerechnet werden mußte. Das starke Anziehen der Raten in Mittelschweden für

---

[85]) Bei der Beurteilung der einzelnen Jahre sind die wöchentlichen Nordostsee-Frachtenberichte in der Hansa berücksichtigt.

Basis Lübeck — Flensburg	1924		1925		1926		1927		1928		1929	
Südfinnland Viborg — Hangö	Jan. —	Juli 35/40	Jan. —	Juli 38/40	Jan. —	Juli 35	Jan. —	Juli 35/37	Jan. —	Juli 35/36	Jan. —	Juli 36/37
	Febr. —	Aug.35/40	Febr. —	Aug 38/40	Febr. —	Aug.38/38,5	Febr. —	Aug.35/38	Febr. —	Aug.36/38	Febr. —	Aug.38/40
	März —	Spt. 35/40	März —	Spt. 34/36	März —	Spt. 40/43	März 34	Spt. 37/38	März 34	Spt. 37/38	März 35	Spt. 38/41
	April —	Okt. 35/40	April —	Okt. 36/38	April —	Okt. 46/55	April 34	Okt. 38	Apr. 34/36	Okt. 38	April 35	Okt. 38/41
	Mai —	Nov.40/45	Mai 36/38	Nov 36/38	Mai 33/35	Nov.46/55	Mai 34,5/37	Nov.38/40	Mai 34/36	Nov. 40	Mai 35/37	Nov.38/41
	Juni 35/40	Dez. —	Juni 36/38	Dez. —	Juni 33/35	Dez. —	Juni 36/38	Dez. —	Juni 34/36	Dez. 42/43	Juni 36/38	Dez. 41
Untere Zone Finnland Abo — Wasa	Jan —	Juli 34/37	Jan —	Juli 38/40	Jan. —	Juli 35	Jan. —	Juli 36/38	Jan. —	Juli 36/37	Jan. —	Juli 37.5/38
	Febr. —	Aug 34/37	Febr. —	Aug.38/40	Febr. —	Aug. 39	Febr. —	Aug.37/40	Febr. —	Aug. 37	Febr. —	Aug.37/38
	März —	Spt. 34/37	März —	Spt. 34/36	März —	Spt. 39/42	März —	Sept. 40	März 32	Spt. 37/39	März —	Spt. 38
	April —	Okt. 40/43	April —	Okt. 36/38	April —	Okt. 40/44	Apr. 36/40	Okt. 40	April 33	Okt. 37/40	April 36	Okt. 40
	Mai —	Nov.43/46	Mai 39	Nov.38/40	Mai 33/35	Nov. b. 60	Mai 36/40	Nov. 40	Mai 35	Nov.38/40	Mai 36/38	Nov.42/45
	Juni 34/38	Dez. —	Juni 38/39	Dez. —	Juni 33/35	Dez —	Juni 36/40	Dez. —	Juni 36	Dez. 42	Juni 37/38	Dez. —
Mittelfinnland Wasa — Gamla	Jan. —	Juli 35/36	Jan. —	Juli 39/41	Jan. —	Juli 34/36	Jan. —	Juli 36/38	Jan., —	Juli 34/35	Jan. —	Juli 40/41
	Febr. —	Aug.35/36	Febr. —	Aug.39/41	Febr. —	Aug.34/36	Febr. —	Aug. 38	Febr. —	Aug.35/38	Febr. —	Aug.40/42
	März —	Spt. 36/38	März —	Spt. 36/38	März —	Spt. 38	März —	Spt. 38/40	März —	Spt. 40/45	März —	Spt. 42/44
	April —	Okt. 36/38	April —	Okt. 38/40	April —	Okt. 38/40	April —	Okt. 38/40	April 36	Okt. 45/47	April —	Okt. 43,5
	Mai 35/36	Nov. —	Mai —	Nov.40/42	Mai 34/36	Nov.38/40	Mai —	Nov.40/42	Mai 34	Nov.45/49	Mai —	Nov.42/44
	Juni 35/36	Dez. —	Juni 39/41	Dez. —	Juni 34/36	Dez. —	Juni 36/38	Dez —	Juni 34	Dez. —	Juni 40/41	Dez. —
Nordfinnland Brahestad — Torneå	Jan. —	Juli 36/37	Jan. —	Juli 40/42	Jan. —	Juli 34/36	Jan. —	Juli 37/38	Jan. —	Juli 35,5/40	Jan. —	Juli 38/39
	Febr. —	Aug.36/38	Febr. —	Aug.40/42	Febr. —	Aug.35/36	Febr. —	Aug 40/42	Febr. —	Aug 35/41	Febr. —	Aug.39/41
	März —	Spt. 37/39	März —	Spt. 38/40	März —	Spt. 42/48	März —	Spt. 42	März —	Spt. 41/42	März —	Spt. 43/45
	April —	Okt. 38/40	April —	Okt. 39/41	April —	Okt. b. 50	April —	Okt. 42/44	April —	Okt. 42/45	April —	Okt. 42/44
	Mai —	Nov. —	Mai —	Nov.43/45	Mai —	Nov.48/50	Mai —	Nov.42/44	Mai 36,5	Nov.47/50	Mai —	Nov.43/45
	Juni 36/37	Dez. —	Juni 40/42	Dez. —	Juni 34/36	Dez. —	Juni 36/40	Dez. —	Juni 36,5	Dez. —	Juni 38/39	Dez —
Nordschweden Umea — Haparanda	Jan. —	Juli 38/40	Jan. —	Juli 38/41	Jan. —	Juni 34/36	Jan —	Juli 41	Jan. —	Juli 40	Jan. —	Juli 38/42
	Febr. —	Aug.38/40	Febr. —	Aug.38/41	Febr. —	Aug.35/36	Febr —	Aug.38/41	Febr. —	Aug.40/42	Febr. —	Aug.40/42
	März —	Spt. 38/40	März —	Spt. 36/40	März —	Spt. 42/45	März —	Spt. 42	März —	Spt. 40/45	März —	Spt. 40/42
	April —	Okt. 39/41	April —	Okt. 38/42	April —	Okt. 48/52	April —	Okt. 44	April —	Okt. 45/48	April —	Okt. 45
	Mai —	Nov. —	Mai —	Nov.42/44	Mai —	Nov.50/55	Mai —	Nov.44/46	Mai —	Nov.45/50	Mai —	Nov.46/48
	Juni 38/40	Dez. —	Juni 38/42	Dez. —	Juni 34/36	Dez. —	Juni 40/42	Dez. —	Juni 40	Dez. —	Juni 38/40	Dez. —
Mittelschweden Gefle — Örnsköldsvik	Jan. —	Juli 33/34	Jan. —	Juli 32/35	Jan. —	Juli 35	Jan. —	Juli 37/39	Jan. —	Juli 36/38	Jan. —	Juli 38/40
	Febr. —	Aug.34/36	Febr. —	Aug 32/35	Febr. —	Aug.35/37	Febr. —	Aug.38/40	Febr. —	Aug.38/40	Febr. —	Aug.38/40
	März —	Spt. 35/37	März —	Spt. 30/33	März —	Spt. 37/44	März —	Spt. 38/40	März —	Spt. 40/42	März —	Spt. 40/42
	April —	Okt. 38	April —	Okt. 36/38	April —	Okt. 60	Apr. 35/37	Okt. 40	April —	Okt. 41/42	April —	Okt. 42/44
	Mai —	Nov. 40	Mai —	Nov.38/40	Mai 33/35	Nov.61/64	Mai 35/38	Nov.40/42	Mai 34/35	Nov. 41	Mai 36/38	Nov.44/46
	Juni 33/34	Dez. -	Juni 32/35	Dez. —	Juni 33/35	Dez. —	Juni 36/38	Dez. —	Juni 36	Dez. —	Juni 38/39	Dez. —

Oktober und November erfolgte wegen eines großen Ladungsangebotes in diesem Bezirk, dem wegen der späteren Jahreszeit ein geringeres Tonnageangebot gegenüberstand.

Das Jahr 1926 stand im Zeichen des englischen Bergarbeiterstreiks, der am 1. Mai begann und bis Ende November dauerte. Dieser Streik hat die Frachtenmärkte stark beeinflußt. Sein Ausbruch hatte zunächst auf das Anziehen der Frachten keinen Einfluß, im Gegenteil, die unsichere Lage drückte die Frachtsätze. Die verhältnismäßig niedrige Rate von Mittelfinnland erklärt sich während des ganzen Jahres aus einem sehr geringen Holzangebot infolge eines finnischen Holzarbeiterstreiks in diesem Bezirk. Erst im Juli wurden die Frachten fester, was jedoch nicht auf den Bergarbeiterstreik in England, sondern auf die zahlreichen Holzverschickungen in diesem Monat zurückzuführen ist. Im August machten sich die Folgen des englischen Streiks auf dem Frachtenmarkt bemerkbar, da in England die Haldenbestände an Kohle aufgezehrt waren. Die englische Industrie war gezwungen, bedeutende Kohlenmengen zu importieren. Dies hatte zur Folge, daß viele Trampdampfer in der Kohlenfahrt nach England lohnende Beschäftigung fanden und den Ostseemarkt fühlbar entlasteten. Die dadurch einsetzende Tonnageknappheit bewirkte, daß die Frachten stark anzogen. Infolgedessen findet man jetzt in der Tabelle hohe Frachtsätze. Hinzu kommt, daß im Oktober/November die Verschiffungen sich dem Ende näherten, was bereits in normalen Jahren ein Anziehen der Raten mit sich bringt. Als sich im November in der Streikbewegung ein Abflauen bemerkbar machte, wirkte sich dies sofort auf den Ostseefrachtenmarkt aus. So konnten Ende November von Nordschweden nur RM. 48.— statt RM. 52.— Mitte des Monats erzielt werden. Nach Beendigung des Streiks Anfang Dezember fielen die Frachtsätze auf allen Märkten, ein Beweis dafür, daß vor allem der englische Streik das Jahr beeinflußt hatte. So gingen z. B. im November innerhalb zweier Wochen die Holzfrachten nach England um 10—12 sh. zurück. In den Reederkreisen war man mit dem Ergebnis des Jahres sehr zufrieden, doch war man allgemein der Ansicht, daß ohne den englischen Bergarbeiterstreik kaum die Frachtsätze des Jahres 1925 erzielt worden wären.

Das Jahr 1927 hat die Reeder in ihren Erwartungen enttäuscht. Die Hoffnungen, daß sich die Raten nach Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks auf einer gewissen Höhe halten würden, haben sich nicht erfüllt. Fast das ganze Jahr stand im Zeichen einer großen Stagnation. In einzelnen Distrikten ist im Monat Juli eine Abschwächung eingetreten, ein Umstand, der im Gegensatz zur sonstigen Saison steht, weil in diesem Monat erfahrungsgemäß viel Holz verschifft wird. Auch in den späteren Monaten ist kein starkes Anziehen der Raten festzustellen, das den Reedern einen gewissen Ausgleich für das Frühjahr und den Sommer gegeben hätte. In diesem Jahr ist zum ersten Male ein Eindringen

von Außenseitertonnage in die Ostsee infolge der unsicheren Lage auf den Weltmärkten zu beobachten.

Bei der Betrachtung der Frachttabelle für das Jahr 1928 erkennt man sofort den niedrigen Stand der Raten bis in den Monat Juli hinein. Dies liegt darin begründet, daß im Gegensatz zu früheren Jahren bei Beginn der Verschiffungssaison weniger Abschlüsse getätigt waren. Hinzu kommt, daß zu Beginn des Jahres in Schweden ein Streik der Grubenarbeiter im Erzgebiet von Gellivare einsetzte, der bis Ende August anhielt. Dieser zwang die Reeder, ihre Erzschiffe in anderen Richtungen zu beschäftigen, wodurch nicht nur die überseeischen, sondern auch die Holzmärkte empfindlich belastet wurden. Auch der Wettbewerb der Tonnage der Randstaaten macht sich bereits fühlbar. In Finnland, besonders in Mittelfinnland, setzte Anfang Juni ein längerer Streik der Holzstauer ein. Dies hatte zur Folge, daß sich in Finnland die Raten durchweg auf einer höheren Stufe hielten als in Schweden. Sie liegen in Mittelfinnland in den letzten Monaten des Jahres bedeutend höher als die von Mittelschweden. Im August zogen die Raten infolge des allmählichen Saisonabschlusses lebhafter an. Außerdem war der Weiß-Meer-Markt im August/September sehr fest. Im Ostseemarkt war das Tonnageangebot in prompter Tonnage nicht so stark, weil infolge des ungünstigen Frachtenstandes im Sommer viele Reeder einen Teil ihrer Schiffe frühzeitig aufgelegt hatten. Zusammenfassend kann man sagen, daß der Frachtenmarkt im Jahre 1928 in der zweiten Hälfte durchweg befriedigend war, während das erste Halbjahr enttäuschte.

Im Gegensatz zum Jahre 1928 lagen die Frachten des Jahres 1929 beim Beginn der Holzverschiffungen höher. Der Winter des Jahres 1928/1929 war überaus streng und anhaltend, so daß die Häfen in Mittelfinnland, Nordfinnland, Mittelschweden und Nordschweden erst im Mai bzw. Anfang Juni offen wurden. Infolgedessen herrschte ein starkes Ladungsangebot an Holz und damit Knappheit an prompter Tonnage. Hinzu kommt, daß vom Weißen Meer in diesem Jahre zahlreiche Holzladungen zur Verschiffung gelangten, so daß dem Ostseemarkt beträchtliche Mengen an Tonnage entzogen wurden. Um die dadurch zu erwartende Frachtenhausse zu verhindern, hatten die Russen etwa 110 Schiffe in Größe von 2 500 bis 5 000 tons. in Zeitcharter aufgenommen. Zum ersten Male versuchten die russischen Befrachter, den Ostseemarkt in ihrem Interesse zu beeinflussen. Die Raten wiesen während des Sommers einen verhältnismäßig guten Stand auf, da das Tonnageangebot einigermaßen der Nachfrage angepaßt war. Nach Beendigung der Weißen-Meer-Fahrt Ende September drängte sich die Tonnage in der Ostsee wieder zusammen, was zur Folge hatte, daß die Frachten trotz des bevorstehenden Saisonabschlusses durchweg nicht den Stand des Jahres 1928 erreichten, obwohl am Ende des Jahres noch hinreichendes Ladungsangebot an Holz herrschte.

Die Jahre 1924 bis 1929 weisen in ihren Frachtsätzen zahlreiche Schwankungen auf. Durch glückliche Umstände, wie durch den englischen Bergarbeiterstreik, den finnischen Holzstauerstreik und den strengen Winter 1928/1929, lagen die Frachtsätze günstiger als nach der allgemeinen Marktlage zu erwarten war. Das günstige Abschneiden darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich auf den beiden Holzmärkten die Verhältnisse änderten. Die russische Befrachtungsbehörde begann, ihre Stellung als Großverlader für sich auszunutzen.

4. Die Entwicklung der Holzfrachten von Skandinavien nach Lübeck/Flensburg in den Jahren 1930/1933.

Das Jahr 1930 ist für die Ostseeschiffahrt verlustreich gewesen. Bereits Ende des Jahres 1929 zeigten die Raten eine fallende Tendenz, weil in der Ostsee Überangebot an Tonnage herrschte. Die Krise lähmte die deutsche Wirtschaft immer mehr, aber auch in der Weltwirtschaft machte sie sich bereits bemerkbar. Die Diskrepanz zwischen Schiffsraumüberfluß und Ladungsangebot, zwischen Güterproduktion und Verbrauchsbeschränkung hat seit Kriegsende in diesem Jahr ihr größtes Ausmaß erreicht. Das Mißverhältnis zwischen Ladungsangebot und Tonnageangebot macht sich auf allen Märkten bemerkbar. So wurden z. B. im Jahre 1930 rund 25 Millionen Quarters oder 62 % weniger Getreide als im Jahre 1929 aus Argentinien eingeführt.[86]) Das Ladungsangebot an Holz war im Jahre 1930 sehr erheblich, es übertraf alle Jahre der Nachkriegszeit. Infolge der allgemein schlechten Weltlage drängte sich aber die Tonnage, besonders auch ein Teil der Tramptonnage, die in der Überseefahrt wegen des schlechten Geschäftes keine Ladung fanden, in der Ostsee zusammen, also Trampdampfer, die man früher nie in diesem Absatzgebiet beobachtet hatte.

Das Eindringen dieser Tonnage wurde durch Rußlands Wirtschaftspolitik gefördert. Bei der Charterung von Tonnage stieß Rußland bei den Redern, die sich hauptsächlich in der Ostseefahrt und in der Fahrt vom Weißen Meer betätigten, auf erheblichen Widerstand, weil die Reeder die vorgeschlagenen Raten nicht akzeptieren wollten. In ihrem Widerstand wurden sie auf das stärkste unterstützt von der Baltic and International Maritime Conference (B.a.I.M.C.), die gerade auf diesen Fahrtgebieten großen Einfluß besitzt. In den Reederkreisen erkannte man zu spät, daß Rußland der wirtschaftlich Stärkere war. Bei der Haltung der Reeder hat sicher die Ansicht mitgewirkt, daß die Ostsee ein abgeschlossenes Gebiet und infolgedessen ein stärkeres Eindringen von

---

[86]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 1 vom 3. 1. 1931: Sönnichsen: „Der Weltfrachtenmarkt im Jahre 1930."

Basis Lübeck — Flensburg	1930		1931		1932		1933	
Südfinnland	Jan. —	Juli 32.5/33	Jan. —	Juli 30	Jan —	Juli 23	Jan. —	Juli 22
Viborg — Hangö	Febr. —	Aug. 32/33	Febr. —	Aug. 30	Febr. —	Aug. 23	Febr. —	Aug. 22
	März 34	Spt. 30/32	März 30/31	Sept. 30	März 23/24	Sept. 22	März 21/22	Spt. 22
	April 34	Okt. 29,5/32	April 30/31	Okt. 30	April 23,5/24	Okt. 22/23	April 21/22	Okt 22
	Mai 34	Nov. 32/33	Mai 30/31	Nov. 30/31	Mai 23,5/24	Nov. 23	Mai 21/22	Nov. 22/23
	Juni 33/34	Dez. 38	Juni 30	Dez. —	Juni 23	Dez. —	Juni 21/22	Dez. —
Untere Zone Finnland	Jan. —	Juli 33/36	Jan. —	Juli 30	Jan. —	Juli 23	Jan. —	Juli 22
Abo — Wasa	Febr. —	Aug. 32/34	Febr —	Aug. 30	Febr. —	Aug. 23	Febr. —	Aug. 22
	März —	Spt. 30/33	März —	Spt. 30	März —	Spt. 22/23	März —	Spt. 22
	April 34/35	Okt. 32/34	April 30/31	Okt. 30/31	April 23,5/24	Okt. 22/23	April 21/22	Okt. 23
	Mai 35	Nov. 32/34	Mai 30/31	Nov. 31/33	Mai 23,5/24	Nov. 23/24	Mai 21/22	Nov. 23
	Juni 33	Dez. —	Juni 30	Dez. —	Juni 23	Dez. —	Juni 21/22	Dez. —
Mittelfinnland	Jan. —	Juli 35/37	Jan. —	Juli 35	Jan; —	Juli 24	Jan. —	Juli 23
Wasa — Gamla	Febr. —	Aug. 35/36	Febr. —	Aug. 35	Febr. —	Aug. 24	Febr. —	Aug. 23
	März —	Spt. 35	März —	Spt. 35	März —	Spt. 24	März --	Spt. 23
	April 37/38	Okt. 35/37	April 35/36	Okt. 35	April 24,5/25	Okt. 24/25	April 22/23	Okt. 23/24
	Mai 36/37	Nov. —	Mai 35/36	Nov. 35/37	Mai 24,5/25	Nov. 24/25	Mai 22/23	Nov. 23/24
	Juni 35/37	Dez. —	Juni 35	Dez —	Juni 24	Dez. —	Juni 22/23	Dez. —
Nordfinnland	Jan. —	Juli 34.5/36	Jan. —	Juli 38	Jan. —	Juli 25	Jan. —	Juli 24
Brahestad — Torneå	Febr. —	Aug. 34,5	Febr. —	Aug. 38	Febr. —	Aug. 25	Febr. —	Aug. 24
	März —	Spt. 34/35	März —	Spt. 38	März —	Spt. 25	März —	Spt. 24
	April —	Okt. 35	April —	Okt. 38/39	April —	Okt. 25/26	April —	Okt. 24/25
	Mai —	Nov. 36/40	Mai —	Nov. 38/39	Mai —	Nov. 26	Mai —	Nov. 24/25
	Juni 35,5/37	Dez. —	Juni 38	Dez. —	Juni 25	Dez. —	Juni 23/24	Dez. —
Nordschweden	Jan. —	Juli 39	Jan. —	Juli 38	Jan. —	Juli 25	Jan	Juli 24
Umea — Haparanda	Febr. —	Aug. 39/40	Febr. —	Aug. 38	Febr. —	Aug. 25	Febr. —	Aug. 24
	März —	Sept. 39/40	März —	Spt. 38	März —	Spt. 25	März —	Spt. 24/25
	April —	Okt. 38	April —	Okt. 38	April —	Okt. 25/26	April —	Okt. 24/25
	Mai 39	Nov. 38	Mai 38/39	Nov. 38/39	Mai 25/26	Nov. 26	Mai 23/24	Nov. 25
	Juni 40	Dez. —	Juni 38	Dez. —	Juni 25	Dez. —	Juni 23/24	Dez. —
Mittelschweden	Jan. —	Juli 35/38	Jan. —	Juli 30/34	Jan. —	Juli 23	Jan. —	Juli 22
Gefle — Örnsköldsvik	Febr. —	Aug. 35	Febr. —	Aug. 30/34	Febr. —	Aug. 23	Febr —	Aug. 22
	März —	Sept. 33	März —	Spt. 30/34	März —	Spt. 22	März —	Spt. 22
	April 35/37	Okt. 32/33	April 30/35	Okt. 32/35	April 23/24	Okt. 23/24	April 21/22	Okt. 22/23
	Mai 37/38	Nov. 38/40	Mai 30/35	Nov. 32/35	Mai 23/24	Nov. 23/25	Mai 21/22	Nov. 22/23
	Juni 35/36	Dez. —	Juni 30/34	Dez. —	Juni 23	Dez. —	Juni 22	Dez. —

Außenseitertonnage nicht zu befürchten sei. Man vergaß dabei, daß sich die Vorkriegsverhältnisse grundlegend geändert hatten. Vor dem Kriege konnte diese Ansicht gelten, weil infolge einer an sich normalen Wirtschaftslage nur die Ostseeländer ein größeres Interesse an der Ostseefahrt hatten. Als die Reeder auf ihren Forderungen bestanden, und keinerlei Entgegenkommen zeigten, beschritt Rußland einen anderen Weg, nämlich die Heranziehung von Außenseitertonnage.

Die hartnäckige Haltung, die die Reeder Rußland gegenüber einnahmen, hat die Außenseitertonnage, die zum großen Teil aus griechischen und spanischen Schiffen bestand, in die Ostsee gebracht, aus der sie sich nun nicht mehr verdrängen läßt. Für das Jahr 1930 machte diese Tonnage ca. 14 % der Gesamttonnage aus, die in der Ostsee Beschäftigung suchte.

Eine weitere Ursache des Ratenrückganges lag darin, daß infolge des strengen Winters 1928/29 die Kohlenimporteure der nordischen Länder in den Herbstmonaten des Jahres 1929 ihre Lager stark aufgefüllt hatten. Da sie wegen des sehr milden Winters 1929/30 diese nicht räumen konnten, war der Import nicht erheblich. Infolgedessen wandten sich die Kohlendampfer wegen Beschäftigungslosigkeit der Holzfahrt zu. Das reichliche Tonnageangebot machte während des ganzen Jahres eine Festigung des Frachtenmarktes unmöglich.

Das Jahr 1931 konnte den einsetzenden Rückgang der Raten auf dem Frachtenmarkt nicht aufhalten. Während des ganzen Jahres stand der Nachfrage nach Tonnage ein überreichliches Angebot gegenüber. Infolge der russischen Verschiffungspolitik fand umfangreiche Außenseitertonnage in der Ostsee Beschäftigung. So waren z. B. unter den 75 Schiffen, die im Jahre 1931 von den Russen in Zeitcharter aufgenommen wurden, sieben spanische und drei griechische Dampfer. Hinzu kommt, daß die Reeder der Ostsee-Randstaaten jederzeit die Raten unterboten. „Die Bewirtschaftungskosten sind dank niedriger Löhne und erheblich geringerer Soziallasten usw. in den Ostseerandstaaten etwa 25 % billiger als in Deutschland und in Skandinavien. Infolgedessen können diese Dampfer noch mit Gewinn fahren, wenn die anderen mit Verlust arbeiten müssen.[87]) „Die reinen Wirtschaftskosten eines deutschen Frachtdampfers für Nord- und Ostseefahrt von etwa 2 500 tons Deadweight (Schwergutladefähigkeit) betragen für das Jahr rund 20 000 RM. mehr als die Bewirtschaftung eines gleich großen Dampfers unter Randstaaten-Flagge." [88]) Die gegen Ende des Jahres einsetzende Abschwächung des englischen Pfundes, war für den Frachtenmarkt des Jahres 1931 nicht mehr so ausschlaggebend, weil die meisten Ladungen noch vor der Abwertung geschlossen

---

[87]) R. Wessel: „Das Nordostsee-Frachtengeschäft 1930" in Hansa, 68. Jahrg., Heft 1 vom 3. 1. 1931, S. 50.

[88]) Hamburger Fremdenblatt von 24. 12. 1930, Nr. 356.

waren. Der Zusammenbruch des Frachtenmarktes traf die deutsche Ostseeschiffahrt schwer. Die in der Ostsee beheimateten deutschen Schiffe waren z. T. bis in den Sommer hinein aufgelegt, einige wurden überhaupt nicht in Fahrt gesetzt. Diejenigen Schiffe aber, die während des Sommers fuhren, wurden teilweise bereits im September, mitunter schon nach einer Reise wieder aufgelegt, da die zu erzielende Rate nicht die Unkosten deckte.

Auch im Jahre 1932 war die Entwicklung auf dem Ostseefrachtenmarkt eine trostlose. England ging gegen Ende des Jahres 1931 vom Goldstandard ab. Diesem Vorgehen schlossen sich die skandinavischen Länder an. Die Frachtberechnung in der Nord-Ostseefahrt erfolgt fast ausnahmslos — wenigstens was die Trampschiffahrt anbelangt — nach Pfund Sterling oder Schwedenkrone. Das Abgleiten der Währungen bewirkte eine neue Verschlechterung des Frachtenmarktes, besonders für die deutsche Ostseeschiffahrt. Durch die Abwertung sanken die schon ungenügenden Frachteinnahmen zunächst 15 bis 20 %, während die Ausgaben für die deutsche Ostseeschiffahrt im wesentlichen die gleichen blieben. Dies war von großer Bedeutung, weil dadurch eine erhebliche Verschiebung der Wettbewerbslage der einzelnen Schiffahrtsnationen eingetreten ist. In der Ostseeschiffahrt wirkte sich die neue Lage bald in einer Unterbietung der Raten durch die Schiffahrt der währungsbegünstigten Länder aus. Die englischen und skandinavischen Reeder konnten auf Grund ihrer niedrigeren Kosten noch Frachtraten akzeptieren, die für die Reeder der Länder mit stabiler Währung nicht mehr annehmbar waren. Es braucht deshalb nicht wunderzunehmen, daß gerade von der deutschen Ostseeflotte ein besonders hoher Prozentsatz während des ganzen Jahres still lag, der sich bei der Trampschiffahrt auf über 50 %, ja bis 70 %, bei einzelnen Reedern sogar auf 100 % der gesamten Tonnage belief.[89]) Während des ganzen Jahres hielten sich die Raten ungefähr auf der gleichen Höhe. Weder zu Beginn noch zu Ende der Verschiffungssaison zogen sie nennenswert an. Auch in den Sommermonaten trat keine Erhöhung ein. Dem Frachtangebot stand sehr starkes Tonnageangebot gegenüber, so daß eine Festigung des Frachtenmarktes überhaupt nicht erreicht wurde.

Im Jahre 1933 trat eine Änderung auf dem Frachtenmarkt nicht ein. Die Raten erreichten nicht die Höhe des Vorjahres; jedoch war die Abschwächung nur gering. Während des ganzen Jahres kam keine Belebung auf dem Frachtenmarkt auf, da auch in diesem Jahre trotz Auflegung und Abwrackung das Tonnageangebot stets höher als die Nachfrage nach Tonnage war. Im Mai wurden durch den englisch-russischen Konflikt sämtliche englische Orders storniert. Als im Juli der Konflikt beigelegt war, hatte die Wiederaufnahme der Verschiffungen nach England kein Anziehen der Raten zur Folge, da die russische Befrachtungs-

---

[89]) Hansa, 70. Jahrg., Nr. 1 vom 7. 1. 1933. Kunstmann: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1932."

behörde mit großem Geschick in der Zwischenzeit den größten Teil der kontinentalen Aufträge ausgeführt hatte, so daß die im Juli erwartete Besserung des Marktes ausblieb. Durch die Geldabwertung haben England und Skandinavien ihren Reedereien große Erleichterungen verschafft, da die Gagen, Preise für Proviant, Kosten für Unterhaltung des Schiffes, Versicherung usw. nicht anzogen. Infolgedessen konnten die Reedereien mit den gleichen Kosten wie früher kalkulieren, während die deutschen Reedereien, da die Raten sich auf derselben Höhe wie vor der Abwertung hielten, mit einem Verlust bis zu 30 % rechnen mußten. Dadurch war die deutsche Ostseeschiffahrt so benachteiligt, daß sie trotz genauer Kalkulation und solider Geschäftsführung nicht mehr wettbewerbsfähig war. Um diese Nachteile einigermaßen auszugleichen und die deutschen Schiffe in Fahrt zu halten, griff die deutsche Reichsregierung ein. Die Reedereien erhielten in diesem Jahre eine Reichshilfe. Für jedes Schiff, das sich in Fahrt befand, erhielt die Reederei auf Antrag pro Reisetag und Registertonne eine Unterstützung von 3 Pfennigen. Hierdurch war es auch der deutschen Ostseeschiffahrt möglich, wieder in Wettbewerb zu treten. Der Rückgang der Auflegungsziffern darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich die Verhältnisse nicht wesentlich gebessert haben. Zwar ist es durch die Reichsbeihilfe möglich gewesen, der deutschen Schiffahrt wieder Beschäftigung zu geben und ihr zu ermöglichen, dem Reiche Devisen zuzuführen, aber eine Wiederherstellung der Rentabilität der Schiffahrt ist — wie die Frachtsätze zeigen — keineswegs erfolgt. (Vergl. Beihilfe A., 1, a.)

Seit dem Jahre 1930 befindet sich die deutsche Schiffahrt — besonders die deutsche Ostseeschiffahrt — in einem schweren Existenzkampf infolge ungenügender Frachtsätze auf der einen Seite, hoher Unkosten auf der anderen Seite. Immer mehr wird die deutsche Flagge aus dem Ostseemarkt verdrängt. Die Ostsee-Randstaaten und Rußland bauen ihre Flotten weiter aus, englische Tonnage nimmt in wachsendem Ausmaße an den Holzverschiffungen teil. Trotz dieser Schwierigkeit haben die deutschen Ostseereeder, vor allem die Trampreeder, zum großen Teil durchgehalten und versucht, für ihre Schiffe Beschäftigung zu finden. Gerade bei den deutschen Ostseereedern ist in diesen schweren Zeiten der Wille zum Durchhalten vorhanden gewesen. Ihrem Wagemut und Vertrauen ist es zu verdanken, daß trotz der Schwere der Zeit die deutsche Flagge in der Ostseefahrt nicht völlig verdrängt wurde.

5. Die Entwicklung der Holz- und Kohlen-Frachten von der Ostsee nach England und Holland für die Jahre 1930/1933.

Die Bewegungen der Frachtsätze auf den Holzmärkten laufen dem deutschen Markt parallel. Die Entwicklung der Raten von Südfinnland

Unverbindliche Frachtenquotierung für Holz (D. B. B.) von Ostseeplätzen nach England und Holland für das Jahr 1930.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktbr.	Nov.	Dezbr.
Südfinnland—London . . .	42/— 40/6	41/— 39/—	40/6 37/6	39/6 36/6	39/— 35/—	38/— 35/—	37/— 33/—	33/— 30/–	34/— 31/—	35/— 33/6	36/6 34/—	39/— 36/—
Südfinnland—Holland Fls. .	24.— 23.—	23½ 22.–	23.— 21.—	21.— 19.—	21.— 19.—	21.— 19.—	20½ 19.—	19½ 17½	19½ 18.–	20.— 18½	20½ 19.—	21.— 19½
Leningrad—London	65/ — *) 62/6—	51/6 50/—	50/— 48/6	— —	43/6 42/--	43/— 41/—	41/— 40/ –	40/— 38/—	40/— 38/6	42/6 39	45/— 44/—	49/— 46/—

Desgl. für Kohlen

Tyne—Deutsche Ostsee . . .	6/6 5/6	5/3 4/9	4/9 4/6	4/9 4/6	4/9 4/6	4/9 4/3	4/6 4/3	4/6 4/3	4/9 3/10½	4/9 4/3	5/— 4/6	4/9 4/3

Die Angaben sind entnommen: Hansa, 68 Jahrg. Heft 1 vom 3. 1. 1931 S. 51 aus dem Aufsatz: R. Wessel Hamburg, „Das Nordostseefrachtengeschäft 1930".

*) prompt.

Unverbindliche Frachtenquotierung für Holz (D. B. B.) von Ostseeplätzen nach England und Holland für das Jahr 1931.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Südfinnland — London	36/6 35/—	35/— 33/6	33/6 42/—	33/6 39/—	34/6 35/—	33/6 35/—	33/— 30/—	33/— 31/6	32/— 31/6	37/6 34/6	37/6 35/—	38/— 36/—
Südfinnland — Holland Fls. . . .	20.— 18½	19½ 18½	19½ 18½	19½ 18½	19½ 18.—	19.— 18.—	18½ 18	18½ 17½	18½ 17½	18½ 17½	18.— 17.—	18½ 17½
Leningrad — London	— —	41/— 40/—	44/— 42/6	43/6 42/6	42/6 41/—	42/— 41/—	42/— 39/—	40/— 38/6	40/— 39/6	45/— 43/6	46/ 44/6	50/— 48/6

Desgl. für Kohlen.

Tyne — Deutsche Ostsee	4/9 4/6	5/— 4/6	5/— 4/6	5/— 4/6	5/— 4/6	4/6 4/3	4/9 4/3	4/9 4/6	4/9 4/6	6/— 5/6	5/9 5/3	5/6 5/—

Die Angaben sind entnommen: Hansa, 69. Jahrg. Heft 1 vom 2. 1. 1932, S. 34 aus dem Aufsatz: R. Wessel, Hamburg: „Das Nordostseefrachtengeschäft 1931“.

Unverbindliche Frachtenquotierung für Holz (D. B. B.) von Ostseeplätzen nach England und Holland für das Jahr 1932.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktbr.	Nov.	Dezbr.
Südfinnland—London	32/3	32/3	33/—	32/3	31/—	31/6	31/3	30/—	29/—	32/—	33/—	34/ —
Südfinnland—Holland Fls	16½	16½	17.—	15½	15½	15½	14¾	14½	12½	13.—	14½	15.—
Leningrad—London	—	—	38/9	39/3	40/—	40/9	38/9	38/—	37/6	40/—	42/—	45/—

Desgl. für Kohlen

Tyne—Deutsche Ostsee	4/9	4/9	4/7½	4/6	4/3	4/6	4/—	4/3	5/—	5/3	5/4½	5/6

Die Angaben sind entnommen: Hansa, 70. Jahrg. Heft 1 vom 7. 1. 1933, S. 29 aus dem Aufsatz: R. Wessel, Hamburg: „Das Seefrachtengeschäft 1932“.

Unverbindliche Frachtenquotierung für Holz (D. B. B.) von Ostseeplätzen nach England und Holland für das Jahr 1933.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktbr.	Nov.	Dezbr.
Südfinnland – London	32/3	28/9	28/ -	28/ –	27/9	28/9	30/6	28/6	28/3	28/6	29/5	30/–
Südfinnland – Holland Fls. . . .	14.–	12½	12¾	13.–	12¾	13.—	13½	13.–	13.–	12¾	12¾	13.–
Leningrad – London	44/–	–	37/9	37/–	--	–	39/–	38/9	39/–	40/6	40/3	50/--

Desgl. für Kohlen

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktbr.	Nov.	Dezbr.
Tyne - Deutsche Ostsee	4/7½	4/7½	4/3	4/–	4/3	4/6	4/6	4/9	4/10½	4/10½	4/10½	5/3

Die Angaben sind entnommen: Hansa, 71. Jahrg., Heft 1 vom 6. 1. 1934. S. 70 aus dem Aufsatz: R. Wessel, Hamburg: „Das Seefrachtengeschäft 1933".

nach Holland weist dieselbe Tendenz auf wie die deutschen Raten. Die Abschwächung von 1931 gegen 1930 ist nicht erheblich. Der Unterschied der Frachtsätze in den Jahren 1931 und 1932 kommen auch hier wie bei dem deutschen Markt stärker zum Ausdruck. Er beträgt für Holland durchschnittlich 4 bis 5 Gulden. Auch hier macht sich die Pfundabwertung bemerkbar, da Holland ebenso wie Deutschland am Goldstandard festgehalten hat. Infolgedessen ist auch hier ein stärkerer Frachtausfall festzustellen.

Bei den englischen Frachtsätzen ist für die Jahre 1930/1932 ebenfalls ein Rückgang zu beobachten. Während für das Jahr 1931 der Rückgang gegenüber 1930 schon sehr ins Gewicht fiel, betrug der Abfall zwischen den Jahren 1931 und 1932 durchweg in den Sommermonaten weitere 2 sh. oder nach deutschem Wert ungefähr 1.50 RM. Die Frachten haben sich bei den englischen Märkten trotz der Abwertung nicht gehoben, sondern es ist sogar eine Abschwächung eingetreten. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß sich die Sätze nach verschiedenen Gegenden nicht genau vergleichen lassen, da bei den Frachtsätzen auch örtliche Verhältnisse — so kann z. B. die Nachfrage nach Tonnage nach Holland stärker sein als nach London — mitsprechen, so ist doch festzustellen, daß die deutschen und holländischen Frachtsätze für das Jahr 1932 gegenüber 1931 eine größere Abschwächung erfahren haben, während sich die englischen unter Berücksichtigung der Verhältnisse ungefähr auf der gleichen Höhe hielten.

Bei der Betrachtung der Frachttabelle für 1933 ist festzustellen, daß eine Nivellierung der Frachtsätze eingetreten ist. Die Sätze Südfinnland/London z. B. oszilieren um 28/6 sh, die Südfinnland/Holland um 13 Gulden und die nach Deutschland um RM. 22.—. Gegenüber dem Jahre 1932 sind die Raten also noch weiter zurückgegangen. Die Erscheinung ist um so auffallender, weil das Volumen des Nord-Ostsee-Güterverkehrs in diesem Jahre zugenommen hat. Auf der anderen Seite wurde allerdings jederzeit genügende und billige Tonnage angeboten.

Bei den englischen Kohlenfrachten sind die Sätze während der Jahre 1930/32 annähernd gleich geblieben. Auch hier ist keine Erhöhung eingetreten; gegenüber dem Jahre 1931 ist im Jahre 1932 eine gleiche Abschwächung festzustellen.

In einem Aufsatz führt R. Wessel [90]) einige der Gründe an, die Veranlassung zu dem schlechten Frachtenmarkt in der Nordostseefahrt gegeben haben: „Es erscheint unverständlich, weshalb eine Steigerung des Güterverkehrs im Nordostsee-Geschäft mit einem weiteren Nachgeben der Frachtsätze verbunden sein soll, namentlich bei zunehmender Schwächung des englischen Pfundes und der angekoppelten Währungen. Wie bereits in unserem vorjährigen Jahresbericht erwähnt, nahmen jedoch die Übertragungen englischer und holländischer Dampfer auf die finnische, estnische

---

[90]) „Das Nordostsee-Frachtgeschäft" in Hansa, 71. Jahrg. Heft 1 vom 6. 1. 1934. S. 70.

und lettische Flagge in geradezu erschreckender Weise zu. Es handelte sich im allgemeinen um Fahrzeuge, die unter der früheren Flagge der hohen Kosten wegen voraussichtlich nie in Fahrt gekommen wären. Ferner gingen zahlreiche englische und skandinavische Fahrzeuge (teilweise modernen Typs) durch Verkauf in die Hände von Randstaatenreedern über. Einen weit bedrohlicheren Umfang nahm in dieser Saison jedoch die russische Flotte durch Neubauten und zahlreiche Ankäufe (auch in Deutschland) an. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die englische Flotte, die sich in früheren Jahren an der Ostseefahrt kaum beteiligte, bei der allgemeinen Schiffahrtskrise ein stetig wachsendes Interesse für die Holzfahrt bezeugt und in steigendem Maße an der englischen Holzeinfuhr beteiligt zu werden wünscht."

D. Die Maßnahmen zwecks Aufbesserung der Frachten, besonders in der Holzfahrt.

Die zunehmende Verschlechterung der Frachtsätze in der Ostseefahrt löste zahlreiche Bewegungen aus, diese durch besondere Maßnahmen zu beeinflussen. Von verschiedenen Seiten wurden Vorschläge gemacht, die alle darauf hinzielen, durch Beschränkung des Tonnageüberflusses eine Aufbesserung der Raten zu erreichen. Bevor auf die einzelnen Vorschläge eingegangen wird, müssen vorher noch die Beeinflussungsmöglichkeiten auf dem Frachtenmarkt schlechthin, sowie die Bedeutung der Baltic and International Maritime Conference für die Ostseeschiffahrt aufgezeigt werden.

1. Die Beeinflussungsmöglichkeiten auf dem Frachtenmarkt.

Soll eine wirksame Beeinflussung des Frachtenmarktes durchgeführt werden, so muß die freie Konkurrenz nach Möglichkeit ausgeschaltet werden. Um dieses Ziel zu erreichen, schließt man sich zu einem Verband — Kartell — zusammen, dem die Aufgabe obliegt, bestimmte Vereinbarungen unter den Reedern zustande zu bringen. Ein Schiffahrtsverband oder Kartell ist demnach eine „vertragsmäßige Vereinbarung zwischen (selbständig bleibenden) Schiffahrtsgesellschaften zum Zwecke der Einschränkung der freien Konkurrenz." [91])

Einer Kartellierung der freien Schiffahrt stehen im Gegensatz zur Linienschiffahrt große Schwierigkeiten gegenüber. Auf dem Gebiete der Linienfahrt, auf dem sich die Reedereien einer bestimmten Linie, z. B. Nordsee—Nordamerika, zwecks gemeinsamen Vorgehens einigen, ist eine Verabredung leichter durchzuführen, weil hier mit Außenseitern gar nicht oder nur in geringem Umfange zu rechnen ist. Die Errichtung einer wirksamen Konkurrenzlinie ist mit viel Zeit und Kosten verbunden, so daß in der Zwischenzeit die kartellierten Reedereien Gegenmaßnahmen ergreifen können.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der freien Schiffahrt. Zunächst ist es unmöglich, einen Verband der freien Schiffahrt auf ein Ver-

---

[91]) Lenz, Paul: „Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe." Jena 1913, S. 82.

kehrsgebiet zu beschränken, denn jede lokale Frachtenerhöhung, die über das Weltfrachtenniveeau hinausgeht, zieht sofort aus anderen Gebieten zahlreiche Außenseitertonnage heran, die durch Unterbieten der festgelegten Sätze in kurzer Zeit den Verband zur Auflösung bringen.

Auch eine allgemeine internationale Kartellierung stößt auf nicht zu überwindende Schwierigkeiten. Die Flotte der freien Schiffahrt gehört zahlreichen Unternehmungen. (Die Zahl der in der freien Schiffahrt beschäftigten Reedereien wird auf rund 4 000 geschätzt, die der Linienreedereien auf rund 200.) Die große Zersplitterung hat eine Kartellierung der freien Schiffahrt unmöglich gemacht. Ferner genießen die Reedereien in zahlreichen Ländern staatliche Fürsorge. Die Interessen dieser Reedereien liegen häufig den nicht subventionierten entgegengesetzt. (Vergl. Kapitel A, 1, b, aa.) Ein wirksames Kartell für die freie Schiffahrt könnte nur dann geschaffen werden, wenn es gelänge, mindestens 80 % aller Tonnage der freien Fahrt unter Mitarbeit der Linienreedereien in ihm zu vereinigen.[92])

Einem Schiffahrtskartell sind 3 Möglichkeiten gegeben, den Frachtenmarkt zu beeinflussen. Es kann sich darauf beschränken, allgemeine Richtlinien herauszugeben — Konditionenkartell —, bestimmte Raten für die Beförderung einzelner Güter festzulegen — Preiskartell —, oder durch eine Verknappung der Tonnage durch Auflegung bzw. Abwrackung — Einschränkungskartell — eine Verbesserung der Frachtsätze herbeizuführen.

Ein reines Konditionenkartell, das sich nur auf die Herausgabe von Richtlinien und Ratschlägen beschränkt, hat auf dem Frachtenmarkt in Krisenzeiten fast keinen Einfluß. In guten Jahren sind die Reeder Ratschlägen für vorteilhafte Befrachtung und der damit zusammenhängenden Fragen zugänglich. Verschlechtert sich der Frachtenmarkt, so finden diese Ratschläge wenig Beachtung. Jeder Reeder hat das Bestreben, seine Schiffe in Fahrt zu halten und ist mit einer etwaigen kurzen Zurückhaltung seiner Tonnage vom Frachtenmarkt häufig nicht einverstanden. Die Invidiualität ist bei den kleinen Reedern besonders stark ausgeprägt. Er vertraut seiner eigenen Urteilskraft mehr und ist überzeugt, mit seinen besonderen Dispositionen die richtige geschäftliche Entscheidung getroffen zu haben.

Eine größere Beachtung kommt dem Preiskartell zu, das sich zur Aufgabe setzt, Mindestraten für seine Mitglieder festzulegen, die nicht unterschritten werden dürfen. Hierbei ist es jedem Verbandsmitglied gestattet, höhere Frachtsätze hereinzunehmen. Von einem Preiskartell kann nur dann gesprochen werden, wenn das Kartell die Möglichkeit besitzt, seine Mitglieder an die Abmachungen zu binden. Die Versuche, für Fahrtgebiete Mindestraten festzulegen, sind gescheitert. Hatten sich die

---

[92]) Vergl. Euken, Walter: „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt", München/Leipzig 1914.

Reeder für ein bestimmtes Gebiet geeinigt und hielten auf Grund der Abmachungen mit ihrer Tonnage zurück, falls die geforderten Raten nicht akzeptiert wurden, so warteten die Befrachter ihrerseits ab, bis Außenseitertonnage in genügender Anzahl herbeigeeilt war, um die festgelegten Mindestraten zu unterbieten. Den Befrachtern gelang es immer, Tonnage aus den näher gelegenen Häfen herbeizurufen, und erst nach Eintreffen dieser Tonnage abzuschließen. (Z. B. 1908 La-Plata-Konferenz der freien Fahrt.)

Während durch das Preiskartell direkt die Konkurrenz im Preise ausgeschaltet wird, so läßt sich auch indirekt dasselbe Ziel erreichen durch eine Auflegung oder Abwrackung der überflüssigen Tonnage. Alle Versuche dieser Art sind gleichfalls gescheitert. Soll ein Einschränkungskartell den gewünschten Erfolg zeigen, die Preiskonkurrenz einzuschränken, so ist nicht nur eine Organisation der Schiffahrt, sondern auch des gesamten Schiffbaues notwendig, um zu verhindern, daß für die ausscheidende Tonnage neue moderne Tonnage gebaut wird. Ferner spricht gegen die Gründung eines Einschränkungskartelles die Verschiedenheit des Dampfermaterials, denn im Falle einer Auflegung würden diejenigen Reedereien, die alte abwrackreife Schiffe besitzen, einen Vorteil gegenüber anderen Reedereien mit neuerem Schiffsmaterial haben, da der Wert eines alten Dampfers zum großen Teil bereits abgeschrieben ist. Schließlich würde sich die Entschädigungsfrage für diejenigen Reedereien, deren Schiffspark aus einem oder höchstens zwei Dampfern besteht, im Falle einer Auflegung oder Abwrackung äußerst schwierig gestalten.[93])

Eine allgemeine Kartellierung der freien Schiffahrt hat sich nicht durchsetzen können. Nur für das Gebiet der Ostsee und des Weißen Meeres kam ein Zusammenschluß zustande. (S. D, 2.)

2. Die Tätigkeit der Baltic and International Maritime Conference (B.a.I.M.C.).

Eine führende Stellung in Fragen, die die Holzfahrt in der Ostsee und vom Weißen Meer betreffen, nimmt die Baltic and International Maritime Conference ein. Sie wurde im Jahre 1905 als Baltic and White Sea Conference mit einer Mitgliederzahl von 223 Reedern mit 997 000 B.R.T. Schiffsraum zu dem Zweck gegründet, die Interessen der Reeder in diesen Fahrtgebieten wahrzunehmen. Ihr Sitz ist Kopenhagen. Im Laufe der Zeit wuchs sie über den ursprünglichen Aufgabenkreis hinaus. Sie änderte deshalb im Jahre 1926 ihren Namen in Baltic and International Maritime Conference und umfaßt nach dem Jahresbericht 1928/29 19 Schiffahrtsländer mit 3 446 Schiffen von

---

[93]) Euken, Walter: „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt", München/Leipzig 1914, S. 59 f.

zusammen 9 352 000 B.R.T. Neben 380 Reedern sind 232 Makler[94]) und 22 andere den Interessen der Schiffahrt dienende Korporationen (Vereine) Mitglieder dieser Konferenz. Da die Baltic and International Maritime Conference nicht mehr allein die Interessen der Reeder der Ostseefahrt wahrnahm, wurde 1924 auf der Generalversammlung im Haag das sogenannte „Wood Comittee" gegründet. Dieses hat die Aufgabe, eine engere Zusammenarbeit der an der Holzfahrt in der Ostsee und vom Weißen Meer interessierten Reeder zu veranlassen. Nach § 2 der Richtlinien sind die Arbeitsgebiete der Konferenz folgende:

1. To unite Shipowners in order to consider and, when desirable, take joint action on any matters affecting the shipping industry.
2. To improve the conditions of Charterers and other shipping documents.
3. To communicate to Members instance of unfair charges and claims, freight speculation and other objectionable practices, which come to the knowledge of the Association.
4. To take steps, when found desirable, in order to minimise and regulate competition.
5. From time to time to formulate minimum rates of freight as determined by the Conference.
6. To co-operate with other Associations working in the interests of Shipowners.
7. To take such other steps in the interest of Shipowners as may from time to time appear desirable.

Die Konferenz stellt sich die Aufgabe, die Interessen der Reeder wahrzunehmen, Streitigkeiten zu schlichten und bestimmte Normen für Charterverträge festzulegen. Außerdem besteht die Tätigkeit der Baltic and International Maritime Conference und ihrer besonderen Abteilung des „Wood Comittee" darin, ihren Mitgliedern die jeweilige Frachtenlage in der Ostsee und vom Weißen Meer zu schildern und Ratschläge zu erteilen. In ihren Rundschreiben ermahnt sie daher immer wieder die Reeder, nicht zu Raten abzuschließen, deren Unrentabilität vorherzusehen ist. Die Konferenz hat aber auch laut ihren Satzungen versucht, Mindestraten aufzustellen und ihre Mitglieder aufgefordert, diese nach Möglichkeit einzuhalten. Bei der Gründung der Konferenz war es bereits beabsichtigt, Mindestraten auf längere Dauer festzusetzen. Man arbeitete zu diesem Zweck einen eingehenden Gütertarif für Frachten von der Ostsee und

---

[94]) In die Konferenz wurden auch Makler aufgenommen, um sich ihre Mitarbeit bei der Ausarbeitung von Charterverträgen zu sichern.

dem Weißen Meer nach Großbritannien und dem europäischen Festland bis hinab nach Spanien aus. Ein nennenswerter Erfolg wurde aber nicht erzielt.[95]) Der Versuch scheiterte an den Schwierigkeiten, die einer Kartellierung in der freien Fahrt entgegenstanden und noch stehen, (Außenseiter, große Anzahl von Reedereien). Es zeigte sich die Wirkungslosigkeit der Preisabmachung auch äußerlich sofort darin, daß man von Zwangsmaßnahmen absah. Es stand auf der Übertretung der Abmachungen keine Strafe. Die Reeder durften sogar die Mindestraten unterbieten, wenn sie zu den festgesetzten Sätzen keine Ladung erhalten konnten. Auch in der Nachkriegszeit hat die B.a.I.M.C. versucht, auf die Rategestaltung Einfluß zu gewinnen, aber ohne jeglichen sichtbaren Erfolg. (vergl. Kap. D, 3, 4.)

Trotz der bereits erwähnten Schwierigkeiten für eine Kartellierung ist für die Ostsee und das Weiße Meer ein Zusammenschluß erfolgt. Beide Meere ermöglichen wegen ihrer Lage eine gewisse lokale Abschließung des Frachtenmarktes. Infolgedessen können Schiffe, die auf einer anderen Fahrt begriffen sind, hier nicht im Vorüberfahren anlaufen, um ihre Ladung aufzufüllen oder solche zu suchen. Für die Trampdampfer, die in der großen Fahrt beschäftigt sind, ist eine Ballastreise in die Ostsee bzw. in das Weiße Meer mit großen Unkosten verknüpft, sodaß ein Reeder in normalen Wirtschaftszeiten kein Interesse an dieser Fahrt hat. Aus diesem Grunde ist mit Außenseitern nicht stark zu rechnen.

Die Konferenz ist ihrer Struktur und Tätigkeit nach ein Konditionenkartell. Zwar hat sie nach den Satzungen die Aufgabe, Mindestraten festzulegen und für eine Regulierung des Wettbewerbs einzutreten. Dieser Aufgabe hat sie sich auch verschiedentlich unterzogen, jedoch ohne Erfolg. Die Konferenz hat keine Machtmittel, ihre Mitglieder zu zwingen, die Abmachungen innezuhalten. Vielmehr wurde es diesen freigestellt, sich nicht daran zu halten, falls sie dadurch in ihren Dispositionen behindert würden. Infolge dieser inneren Schwäche hat sich die Konferenz hauptsächlich dem Ausbau von Charterverträgen gewidmet. Auch in der Aufstellung von Richtlinien und Erteilung von Ratschlägen arbeitet sie vorbildlich. Dadurch, daß die B.a.I.M.C. sich besonders diesen letzten Tätigkeitsgebieten zuwandte, ist sie als ein Konditionenkartell anzusehen.

3. Der schwedische Auflegungsplan.

Eine besonders lebhafte Tätigkeit in Bezug auf die Aufbesserung der Frachtsätze entfalteten die schwedischen und norwegischen Reederverbände, deren Tonnage zu einem großen Teil in der Holzfahrt in der Ostsee und vom Weißen Meer Beschäftigung sucht. Seit einigen Jahren sind

---

[95]) Euken, Walter: „Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt", München/Leipzig 1914, S. 47.

die Holzgruppen dieser Verbände bemüht, Grundsätze und Methoden, die zu einer Verbesserung der Frachtraten in der Holzfahrt führen sollen, aufzustellen. Sie haben immer und immer wieder zu einem engeren Zusammenschluß aufgefordert. Ein größerer Versuch wurde jedoch erst im Jahre 1929 unternommen, als die Holzfrachten durchweg eine fallende Tendenz zeigten. In diesem Jahre gingen die Gruppen dazu über, systematisch sich für eine Besserung der Raten einzusetzen. Sie schlugen deshalb für die Verschiffungssaison Mindestraten vor. Auf einer Konferenz skandinavischer Reeder in Helsingfors (April 1929), zu der auch deutsche und holländische Reeder eingeladen waren, wurden die vorgeschlagenen Raten als berechtigt anerkannt, jedoch wurde auch bereits auf die Schwierigkeiten hingewiesen, diese Raten durchzusetzen. Es wurde nur erreicht, sich gegenseitig zu verpflichten, den Befrachtern gegenüber eine feste Haltung einzunehmen. Das Ergebnis des Jahres hat aber gezeigt, daß die vorgeschlagenen Raten nicht eingehalten werden konnten. Es war vor allen Dingen der große Fehler begangen worden, nicht die Reedereien der anderen an der Holzfahrt in der Ostsee interessierten Nationen zu dieser Konferenz hinzuzuziehen.

Im Jahre 1930, als die Holzfrachten einen katastrophalen Tiefstand erreichten, wurde von der schwedischen Frachtenreedergruppe ein großzügiger Plan aufgestellt, um durch eine teilweise Auflegung von Tonnage eine Aufbesserung der Frachten zu erreichen. Bei der Ausarbeitung ging man von folgenden Erwägungen aus.[96]) Es ist damit zu rechnen, daß die 1931 zur Verfügung stehenden Holzladungen um 20 % unter denen von 1929 liegen werden, da die finnischen und schwedischen Holzexporteure beschlossen hatten, die Produktion um diesen Prozentsatz einzuschränken. Infolgedessen sei für das Jahr 1932 mit einem Tonnageüberfluß von mindestens 20 % zu rechnen, der im Interesse stabiler Frachtraten durch freiwillige Auflegung von Schiffsraum beseitigt werden müßte. Die Holztransporte von Schweden und Finnland hat man für das Jahr 1931 mit 2 338 000 stds. in Rechnung gestellt. Mit dieser Menge können 668 Schiffe zu je 700 stds. bei 5 Reisen in der Zeit von Mai bis November Beschäftigung finden. Monatlich würden danach 477 Schiffe 334 000 stds. abtransportieren. In dem Plan wurde nun vorgeschlagen, die Hälfte dieser Schiffe — also 258 — in der Zeit von Mai bis Juli aufzulegen. Damit würde erreicht werden, daß in den Monaten August bis November die Zahl der beschäftigten Schiffe um 178 vergrößert werden könnte. Für das Weiße Meer hat man einen Export von 600 000 stds. in Rechnung gestellt, der 236 Schiffe zu je 850 stds. für 3 Reisen Beschäftigung geben würde, also monatlich 140 Schiffen. Es wurde hier vorgeschlagen, die Hälfte der Schiffe bis zur zweiten Reise

---

[96]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 8 vom 21. 2. 1931: „Der nordische Auflegungsplan."

— bis etwa August — aus der Fahrt zu ziehen. Die Menge des abzufahrenden Holzes würde sich für die ersten Monate somit um 110 000 stds. verringern, wodurch sich wiederum eine gesteigerte Beschäftigung während der zweiten und dritten Reise bieten würde, und zwar für 63 Schiffe zu je 850 stds. Man rechnete damit, etwa 90 % der an der Holzfahrt interessierten Reeder auf der Grundlage erfassen zu können, daß sie für die Hälfte der Schiffe bis zum 20. Juli keinerlei Abschlüsse tätigten bei entsprechenden Kompensationen für die Mehrtransporte in den späteren Monaten. Diejenigen Reeder, die nur ein Schiff besitzen oder deren Schiffszahl ungerade ist, sollen ihr bzw. das überschießende Schiff bis zum 15. Juli auflegen. Um dem Plan den nötigen Nachdruck zu verleihen, wurden auch Strafen für einen etwaigen Bruch der Abmachungen vorgesehen, und zwar 2 schwedische Kronen per Tonne. Ferner sollten 100 Kronen für jeden Tag bezahlt werden, an dem ein Schiff ohne Erlaubnis beschäftigt ist.

Dieser Vorschlag der schwedischen Frachtreedergruppe wurde von der Baltic and International Maritime Conference aufgenommen und in einem besonderen Ausschuß einer eingehenden Prüfung unterzogen.[97]) In diesem Ausschuß waren Teilnehmer aus Schweden, Norwegen, Dänemark, Deutschland, England, Holland und Lettland vertreten, also Vertreter von Reedern derjenigen Schiffahrtsländer, deren Tonnage zum mehr oder minder großen Teil in der Holzfahrt beschäftigt ist. In diesem erweiterten Ausschuß wurde die Ansicht vertreten, daß der Plan zu sehr begrenzt sei, weil er nur auf die Reeder der Länder zugeschnitten sei, die an der Holzfahrt in erster Linie interessiert sind. Infolgedessen müßte damit gerechnet werden, daß der Plan durch Außenseiter durchkreuzt würde. Es wurde deshalb auf der Grundlage des schwedischen Vorschlages ein neuer Plan ausgearbeitet, der allen europäischen Reederverbänden vorgelegt werden sollte. Nach diesem neuen verbesserten Plan, der in den Grundzügen der alte blieb, soll jede Reederei die Hälfte ihres Schiffsraums zwischen 1000 und 7000 Tonnen während der Sommermonate auflegen. Jedoch sollte jeder Reeder berechtigt sein, die Auflegung nach eigenen Ermessen gegen Zahlung einer Konventionalstrafe aufzuheben. Aus den durch diese Konventionalstrafen einfließenden Geldern sollte ein Fonds gebildet werden, der zur Schaffung einer organisierten Auflegung verwendet werden sollte. Im Prinzip ist bei diesem Plan der Versuch unternommen worden, Angebot und Nachfrage in ein angemessenes Verhältnis zu bringen. Dies sollte erreicht werden durch freiwillige Auflegung einer bestimmten Anzahl der in der Holzfahrt in der Ostsee und vom Weißen Meer beschäftigten Schiffe, um dadurch eine stabile Lage der Frachtraten zu erzielen. (s. Auswirkung Kap. D, 5.)

---

[97]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 9 vom 28. 2. 1931: „Der nordische Auflegungsplan."

4. Der Vorschlag der Baltic and International Maritime Conference.

In einem der letzten Rundschreiben des Jahres 1931 hat die Baltic and International Maritime Conference nochmals einen neuen Vorschlag zur Behebung des Überangebotes an Schiffsraum gemacht.[98]) In diesem Schreiben wird auf die Tatsache eingegangen, daß infolge einer seit 18 Monaten dauernden Depression auf allen Frachtenmärkten gegenwärtig etwa 10 bis 15 % der Welthandelsflotte aufgelegt worden seien, während die in Fahrt gehaltenen Schiffe erhebliche Verluste zu verzeichnen hätten. Da nun eine Regulierung durch Schiffsauflegung gescheitert ist, macht die B.a.I.M.C. den Vorschlag, die Ladefähigkeit der Schiffe nur zu einem gewissen Teil auszunutzen. Dadurch würde systematisch das Angebot an verfügbarem Schiffsraum um einen beliebigen Prozentsatz vermindert werden können. In dem Schreiben wird darauf hingewiesen, daß dieser Vorschlag den Vorteil besitze, keine Kapitalien zur Ausgleichszahlung für aufgelegte Schiffe zu benötigen. Ferner würden Auflegekosten gespart werden. Außerdem würde keine Wertminderung der Schiffe, die bei langem Aufliegen infolge Verrostung usw. eintritt, vorhanden sein, sowie auch wieder mehr Personal beschäftigt werden. Alle diese Vorteile würden eintreten, wenn man die Ladefähigkeit aller Schiffe herabsetzte, wobei 10 bis 15 % vorgeschlagen werden. Die entstehenden Mehrkosten würden durch die Einnahme höherer Frachten mehr als wett gemacht, da ja durch eine fühlbare Verknappung des Schiffsraums eine anhaltende Festigung der Frachtraten eintreten würde. Es handelt sich also bei diesem Vorschlage im Gegensatz zu dem schwedischen Plan um eine Verminderung des Schiffsraumsangebotes durch eine Herabsetzung der Ladefähigkeit. (S. Auswirkung Kap. D, 5.)

5. Die Ursachen für das Scheitern der Pläne.

Die von dem schwedischen Reederverband und der Baltic and International Maritime Conference vorgeschlagenen Pläne sind nicht zur Durchführung gekommen, da es der B.a.I.M.C. nicht gelang, sich bei den Reederverbänden durchzusetzen.

Die größte Schwierigkeit für die Durchführung des Auflegeplanes lag in der Entschädigungsfrage. Bei der großen Anzahl kleiner und kleinster Reedereien, sowie des verschiedenartigen Schiffsmaterials konnte für den Fall einer Auflegung über die Höhe der Entschädigung keine Übereinkunft erzielt werden. Selbst wenn alle diese Schwierigkeiten überbrückt worden wären, hätte der Auflegungsplan nur dann einen Erfolg

---

[98]) Hansa, 28. Jahrg., Heft 36 vom 5. 11. 1931: „Ein neuer Plan zur Regelung des Tonnageüberflusses.“

gehabt, wenn es gelungen wäre, die Zustimmung aller europäischen Reederverbände zu erhalten, um auf diese Weise Außenseiter abzuwehren. Der Plan wurde jedoch bereits von dem englischen und dem norwegischen Reederverband abgelehnt, also von Verbänden, die doch ein starkes Interesse an einer Rentabilität der Frachten haben mußten, zumal beide Länder starke Trampflotten besitzen. Die norwegische Handelsflotte besteht zum allergrößten Teil aus Trampdampfern. Das von dem norwegischen Reederverband eingesetzte Komitee lehnte den Plan mit der Begründung ab, daß ein auf „zwangsmäßige Voraussetzungen basierender Plan nach seiner Ansicht nicht zur Anwendung geeignet sei".[99]) Auch von englischer Seite wurde der Plan verworfen mit der Begründung, „daß ein für alle recht und billiger Auflegungsplan obligatorischer Natur ein Ding der Unmöglichkeit sei".[100]) Beim norwegischen und besonders beim englischen Reeder ist die Individualität stark ausgeprägt, sodaß er sich schwer einem Zwang fügt und in den meisten Fällen seiner eigenen Urteilskraft mehr vertraut.

Auch der andere Plan — Herabsetzung der Ladefähigkeit — hat sich als nicht durchführbar erwiesen. Es läßt sich nicht leugnen, daß eine derartige Tonnageregelung den Vorzug hat, die entstehenden Lasten gerecht auf die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften zu verteilen, was bei den Entschädigungszahlungen für das Auflegen der Schiffe nicht erreicht werden konnte. Auf der anderen Seite kann die Tatsache nicht bestritten werden, daß die Reeder, die sich über die Aufbringung der Kosten für ein organisiertes Auflegen nicht einigen konnten, sich ebenso wenig auf eine Beschneidung ihrer Einnahmemöglichkeit festlegen werden. Außerdem läßt sich diese Art der Tonnageregulierung dadurch umgehen, daß große Verlader — vor allen Dingen Rußland — sich bei der Charterung von Schiffen nicht in der unbeschränkten Ausnutzung der Ladefähigkeit hindern lassen würden.

Alle Versuche, durch ein organisiertes Auflegen das Tonnageangebot zu verknappen, um durch Erzielung höherer Frachtsätze für die Ostseefahrt eine Rentabilität zu erreichen, sind bei der augenblicklichen Lage der Verhältnisse aussichtslos.

Die Frachtenratenpolitik der russischen Befrachtungsbehörden ist der der Reeder vollständig entgegengesetzt, da Rußland an einer niedrigen Frachtrate Interesse hat. Sie kann dies nur dann erreichen, wenn auf dem Frachtenmarkt keine kartellartigen Bindungen vorhanden sind.

Sodann läßt sich mit denjenigen Reedereien, die durch Subventionen unterstützt werden, sehr schwer eine Einigung erzielen, weil ihre

---

[99]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 13 vom 28. 3. 1931: „Ausländische Schiffahrtsberichte: Norwegen", S. 544.

[100]) Hansa, 68. Jahrg., Heft 14 vom 4. 4. 1931: „Ausländische Schiffahrtsberichte: Großbritannien", S. 586.

Kosten infolge finanzieller Unterstützungen direkter und indirekter Art von Seiten des Staates geringer sind als die Kosten der Reedereien anderer Länder, die in keiner Weise eine Unterstützung genießen. Die subventionierten Reedereien können deshalb mit niedrigeren Raten auskommen und haben infolgedessen wenig Interesse daran, für die Allgemeinheit Opfer zu bringen.

Ein weiterer Grund für die Abneigung der Reeder, einen Teil ihrer Schiffe für gewisse Zeit aufzulegen, ist die Beschränkung der Holzfahrt auf die Sommermonate. Für das Holz besteht nur eine bestimmte Verschiffungszeit, weil die Häfen der Ostsee und des Weißen Meeres — wie bereits früher ausgeführt — in der Winterzeit wegen Eisschwierigkeiten je nach den Witterungsverhältnissen kürzere oder längere Zeit geschlossen sind. Während ein Teil der freigesetzten Tonnage in der Fruchtfahrt von Spanien Beschäftigung findet, pflegen die kleineren Reedereien ihre Schiffe nach Beendigung der Verschiffungssaison wegen unzureichender Beschäftigungsmöglichkeit in den Heimathäfen aufzulegen. Der Ostseereeder ist in den Sommermonaten auf eine ununterbrochene Beschäftigung zu auskömmlichen Raten angewiesen, da ein Überschuß zur Bestreitung der Reederei- und Auflegungskosten für die Wintermonate erzielt werden muß. Aus diesem Grunde ist er nicht zu bewegen, seine Schiffe für eine bestimmte Zeit während der Sommermonate aufzulegen, obwohl durch eine künstliche Verknappung des Tonnageangebotes mit einem Anziehen der Raten gerechnet werden muß, zumal auch die Ablader innerhalb der Verschiffungszeit ihren eingegangenen Verpflichtungen nachkommen müssen. Von den kleinen Reedereien wird der Einwand geltend gemacht, daß ein Anziehen der Frachtraten auf Grund dieser Maßnahmen nicht so bedeutend sein wird, um den Verlust, der durch den Ausfall von ein bis zwei Reisen entsteht, wett zu machen.

Die persönlichen und sachlichen Interessengegensätze sind so stark, daß selbst in der heutigen Krisenzeit keine Einigung zu erzielen ist. Eine Vereinigung des Tonnageüberflusses zwecks Erzielung rentabler Frachtraten durch freie Vereinbarung aller Reedereien ist infolgedessen für die Ostseefahrt fast ein Ding der Unmöglichkeit. In diesem Sinne urteilt auch ein deutscher Ostseereeder, wenn er schreibt:[101]) „Ehe die Sachverständigen auch nur eines Teiles der schiffahrttreibenden Länder (die Hoffnung, alle in Frage kommenden Länder überhaupt unter einen Hut zu bringen, ist natürlich vollkommen trügerisch) bei allem Wenn und Aber zu einer Entschließung oder Empfehlung gekommen sind, die im übrigen wieder durch so und so viele Separatklauseln von vornherein praktisch unwirksam ge-

---

[101]) Hansa, 70. Jahrg., Heft 1 vom 7. 1. 1933. Kunstmann: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1932“, S. 9.

macht würde, wäre schon wieder so viel nutzlose Zeit ins Land gegangen, daß inzwischen die völlige Verelendung der Schiffahrt nicht mehr aufzuhalten wäre."

Die Beeinflussung des Frachtenmarktes hat sich nach dem Kriege grundlegend geändert. Vor dem Kriege war in der Ostsee die Tonnage der an sie grenzenden Länder beschäftigt. Der Vielheit der Tonnage, die aber in der Baltic and International Maritime Conference einen Rückhalt hatte, stand auch eine Vielheit von Abladern gegenüber, sodaß die Preisbildung sich in freiem Wettbewerb unbeeinflußt entwickeln konnte. Nach dem Kriege liegt ein großer Teil sämtlicher Abladungen in einer Hand, in der Rußlands, das infolge seiner starken Stellung die Preisbildung in einem für sich günstigen Sinne beeinflussen konnte.

6. Die „Shipowners Northern Wood Trade Corporation (No-Wood-Co.)[102].

Die schlechten Frachten der letzten Jahre veranlaßte die schwedische Frachtengruppe, die nordischen Reeder Anfang März 1934 zu einer Konferenz nach Helsingfors einzuladen, um mit ihnen eine Aktion zu besprechen zu dem Zweck, wieder erträgliche Frachtverhältnisse an den Holzmärkten der Ostsee und des Weißen Meeres zu schaffen. Der Einladung zu der Versammlung waren dänische, norwegische und finnische Reeder gefolgt. Auch die Baltic and International Maritime Conference sowie Deutschland hatten einen Vertreter entsandt.

In der Versammlung wurde zunächst über die gegenwärtige Lage an den Holzfrachtenmärkten der Ostsee und des Weißen Meeres berichtet. Es wurde darauf hingewiesen, daß sich die Frachten seit dem Jahre 1929, in dem noch verhältnismäßig gute Frachten erzielt wurden, von Jahr zu Jahr verschlechtert haben. Die Frachtsätze der letzten Jahre haben nicht mehr ausgereicht, Abschreibungen vorzunehmen und das investierte Kapital zu verzinsen.

Nach Erörterung der gesamten Verhältnisse wurde ein Zusammenschluß der an der Nord- und Ostseefahrt sowie an der Weißen Meer-Fahrt interessierten Reeder vorgeschlagen, um die Frachtraten für Holz und Holzmasse an den genannten Märkten festzusetzen. Es ist die Gründung einer Tarifzentrale, die von Zeit zu Zeit die Mindestraten festsetzen soll, beschlossen worden. Die Mittel für diese Tarifzentrale sind durch einen festen Jahresbeitrag sowie durch einen bestimmten Prozentsatz der eingefahrenen Bruttofracht aufzubringen. Die Tarifzentrale wurde unter dem Namen „Shipowners Northern Wood Trade Corporation" gegründet.

---

[102]) Hansa, 71. Jahrg., Nr. 10 vom 10. 3. 1934: „Nordische Trampreeder-Konferenz, S. 413/414.

Inzwischen sind Verhandlungen mit den Reederorganisationen der anderen Länder, die an der Holzfahrt interessiert sind, (Deutschland, Holland, England) aufgenommen worden. Diese Verhandlungen werden vertraulich geführt und sind noch nicht abgeschlossen. Auf Anfrage beim Verband Deutscher Reeder, der Baltic and International Maritime Conference sowie der Shipowners Northern Wood Trade Corporation wurde mitgeteilt, daß vorläufig kein Material zur Verfügung gestellt werden könne. Infolgedessen konnte hier nur der geplante Aufbau aufgezeigt werden.

Schluß: Der gegenwärtige Stand.

Die Ostseeschiffahrt hat in der Nachkriegszeit weitgehende Veränderungen ihrer Struktur erfahren. Die Neuorientierung ist noch nicht zum Abschluß gekommen.

Die Forderung Englands nach größerer Berücksichtigung seiner Flagge im Verkehr mit Rußland ist noch nicht zur Verwirklichung gelangt. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß bei dem Abschluß des neuen englischen Handelsvertrages mit Rußland, worüber die Verhandlungen im Juli 1933 wieder aufgenommen wurden, bindende Abmachungen in dieser Richtung getroffen werden. Die russische Regierung wendet die Verschleppungstaktik an, weil die englische Regierung darauf besteht, daß in dem neuen Abkommen Bestimmungen über eine Bevorzugung englischer Tonnage aufgenommen werden.

Die Bewegung, den Verkehr zwischen zwei Ländern der eigenen Schiffahrt nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel vorzubehalten, wird noch gefördert, durch die in letzter Zeit aufgekommenen Tauschhandelsgeschäfte. So wurde, um ein Beispiel anzuführen, im Jahre 1932 von der finnischen Staatseisenbahn ein Geschäft über 20 000 Tonnen Dampfkohle mit einer Firma in Newcastle auf Tauschbasis gegen eine dem Wert der Kohle entsprechenden Menge Holz abgeschlossen. Beim Abschluß solcher Verträge wurde in den meisten Fällen bestimmt, daß die Versendung derart getauschter Güter auf den Schiffen der beiden Handelspartner und zwar auf der Basis 50 zu 50 % vorgenommen werde. Hierin liegt für die Schiffahrt der betreffenden Länder ein großer Vorteil. Es wird nämlich ein Leerlauf vermieden und eine Vollausladung gewährleistet, wodurch auch in den jetzigen schweren Zeiten ein Verdienst noch herauszuwirtschaften ist.

Die Bestrebungen, den Verkehr zwischen zwei Länder aufzuteilen, sind für die künftige Entwicklung der Schiffahrt von nicht zu unterschätzender Tragweite. Gerade für die Trampschiffahrt werden sich daraus strukturelle Veränderungen ergeben. Es ist Schulz-Kiesow beizupflichten, wenn er schreibt:[103]) „Der Individualismus, der die Stärke des Trampreeders ausmacht, beginnt zu weichen. Das Trampschiff nahm Ladung, wo es sie fand und war überall dort anzutreffen, wo sich Befrachtungsmöglichkeiten

---

[103]) Die Bedrohung des wirtschaftlichen Liberalismus und die Folgen für die Seeschiffahrt in Hansa, 69. Jahrg. vom 25. 6. 1932, S. 902 f.

befanden. Durch das Übergreifen der Planwirtschaft auf die Trampschiffahrt schwinden die Voraussetzungen für diese „Landstreicher" auf den Meeren. Damit ist die Zukunft der freien Trampschiffahrt aufs Äußerste gefährdet."

Die Lage der Ostseeschiffahrt ist in der heutigen Krisenzeit schwer. Alle Versuche, sie durch besondere Maßnahmen zu bessern, sind gescheitert. Die Länder schließen sich gegenseitig durch Zollschranken und andere wirtschaftliche Maßnahmen ab. Den Ausführungen des Reeders A. Kunstmann[104]) ist zuzustimmen, wenn er schreibt: „Alle Wirtschafts-Kongresse und alle Unterhaltungen der führenden Finanz- und Wirtschaftsleute werden in den nächsten Jahren immer wieder an dem Egoismus der einzelnen Völker scheitern, die glauben, daß jedes noch so kleine Volk in der Lage wäre und das Recht hätte, ohne Rücksicht auf die übrige Welt-Wirtschaft und auf die natürlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen Industrien errichten und aufrecht erhalten zu können, die nach der Natur der Dinge gar nicht in diese Länder gehören. Immer wieder werden die Länder versuchen, durch Zölle, Einfuhrbeschränkungen und wie alle diese schönen Dinge heißen, mit denen die Staaten die Welt-Wirtschaft zerstören, Sondervorteile für sich herauszuholen, ohne daß man den entscheidenden Weg ins Freie findet, der allein letzten Endes allen Völkern das ersehnte wirtschaftliche Wohlbefinden bringen kann, d. h. die Niederreißung aller Zollschranken und der wirklich von allen Hemmnissen befreite Handel und Verkehr. Bis diese Erkenntnis sich durchgerungen hat, werden noch viele, viele weitere Jahre vergehen, und es wird daher nichts anderes übrig bleiben, als daß sich die Schiffahrt auf Jahre hinaus dem verringerten Frachtraum-Bedarf anpaßt, d. h. sich verkleinert."

Da eine Verständigung unter den Ländern über die Belange der Schiffahrt nicht möglich ist, ist es Aufgabe der Reichsregierung, die deutsche Schiffahrt zu unterstützen, um zu verhindern, daß der Anteil der deutschen Flagge am Weltverkehr noch weiter zurückgeht. Die neue Reichsregierung hat es durch die Reichshilfe den Reedern ermöglicht, ihre Schiffe wieder in Fahrt zu setzen. Sie hat die Subvention[105]) abgelehnt in der klaren Erkenntnis, daß diese die Hauptursache der großen Schwierigkeiten in der Weltschiffahrt ist.

Eine Besserung in der Schiffahrt ist nur dann zu erreichen, wenn es gelingt, in der Frage der Subventionen innerhalb der einzelnen Län-

---

[104]) Hansa, 70. Jahrg., Nr. 1 vom 7. 1. 1933: „Die deutsche Ostseeschiffahrt 1932", S. 11.

[105]) Der Unterschied zwischen Reichshilfe und Subvention liegt darin, daß die Subvention zur Förderung der Schiffahrt in irgend einer Form dient, während die Reichshilfe nur gegeben wird, um die großen Nachteile, die der deutschen Schiffahrt durch die Abwertung der Währungen entstehen, einigermaßen auszugleichen.

der zu einer Einigung zu kommen. In der letzten Zeit (Tagung der Baltic and International Maritime Conference in Hamburg, April 1934) wird aus Schiffahrtskreisen ein Zusammengehen der subventionsfeindlichen Länder gefordert, um durch Verhandlungen die Frage der Subventionen in einer für alle Länder erträglichen Form zu lösen.

Die große Aufgabe der deutschen Reeder und der Reichsregierung liegt z. Z. in der Erhaltung und Förderung der deutschen Handelsschiffahrt im Dienste des deutschen Außenhandels und im Dienste des Weltverkehrs. Das Bestreben der Reeder muß sein, nach Möglichkeit die aufliegende Tonnage wieder in Fahrt zu setzen, weil die deutsche Schiffahrt durch Übernahme von fremden Dienstleistungen dazu beiträgt, dem deutschen Reich Devisen zuzuführen. Gerade in der heutigen Zeit, wo die Reichsbank infolge der Kurzsichtigkeit des Auslandes mit Devisenschwierigkeiten zu kämpfen hat, ist eine in Fahrt befindliche Flotte für die Wirtschaft von großer Bedeutung.

Lebenslauf.

Ich, Hans Schranz, wurde am 22. August 1901 zu Papenburg/Ems als Sohn des Seefahrtschuldirektors Martin Schranz und seiner Frau Johanna geb. Spillmann geboren. Zunächst besuchte ich die Volksschule und anschließend das Gymnasium zu Papenburg, Stralsund, Flensburg und Myslowitz O/S. Letzteres verließ ich mit der Reife für Prima.

Nach siebenjähriger praktischer Tätigkeit als Lehrling und Angestellter bei den Firmen P. P. Schmidt Nachfl. G. m. b. H., Flensburg und C. F. Janus, Neustadt/Holstein, ließ ich mich im Sommersemester 1928 bei der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät zu Frankfurt/Main immatrikulieren. Nachdem ich im Oktober 1931 die Sonderreifeprüfung beim Provinzialschulkollegium zu Kassel bestanden hatte, legte ich Mai 1932 mit Erfolg die Prüfung zum Diplom-Kaufmann ab.

Ich besitze die deutsche Staatsangehörigkeit.